

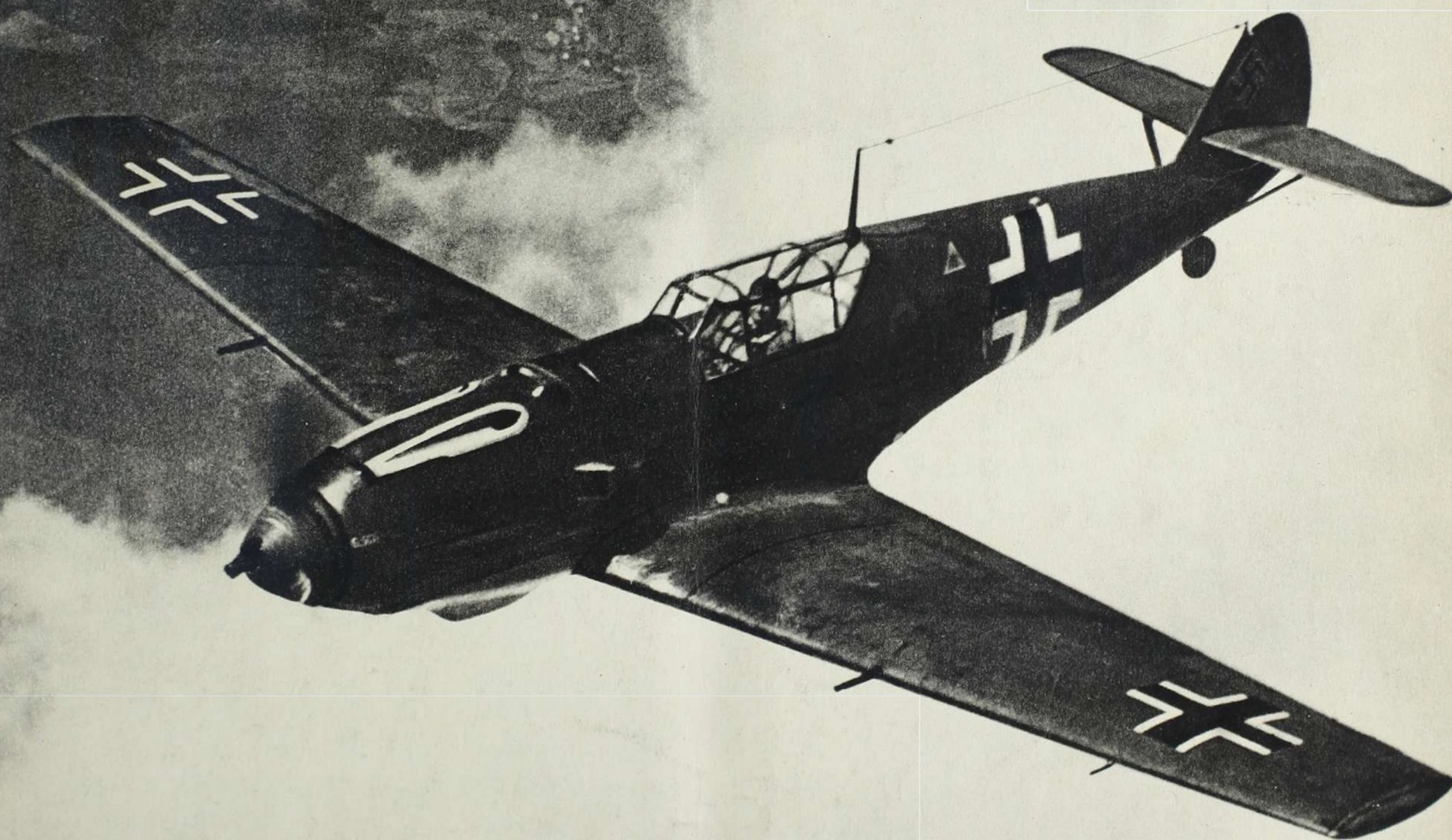
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1940 NOVEMBER 1. (13. SZÁM)

HÍVJUK A MAGYAR IFJÚSÁGOT

(Tudnivalók a 16 oldalas mellékletünkben)



ÁRA 50 FILLÉR

Messerschmitt vadász

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT · RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

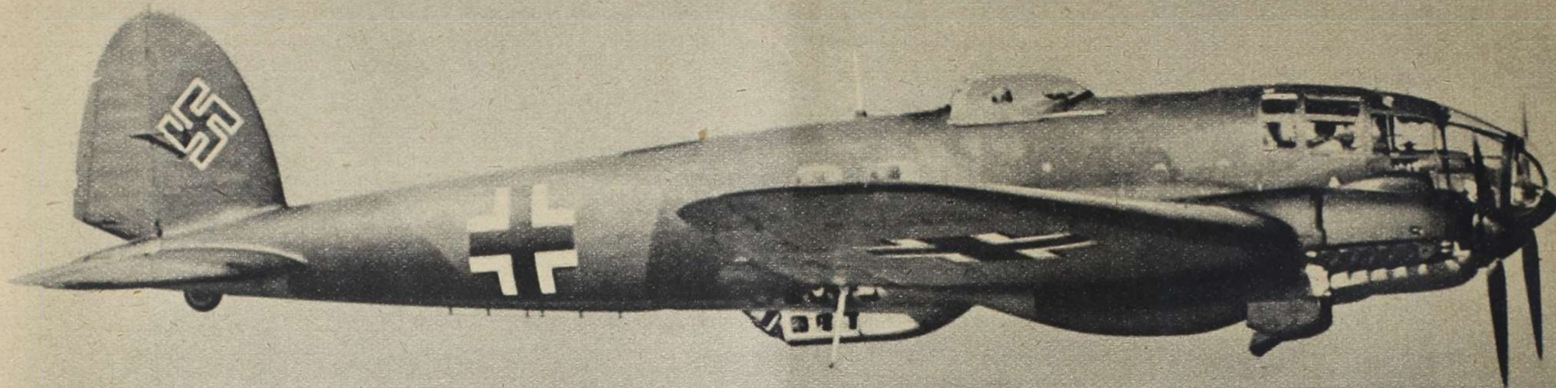
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * III. ÉVFOLYAM 13. SZÁM * BUDAPEST, 1940 NOVEMBER 1



A pannonhalmi főapátság

Jánosy felvétele





LÉGIHÁBORÚ

OKTÓBER 10—26

Az a nagy diplomáciai tevékenység, amit a tengelyhatalmak a legutóbbi Brenner-találkozó óta délkelet, távolkelet és nyugat felé megkezdtek, háttérbe szorította a légi és tengeri háború szünet nélkül tartó eseményeit.

A légipárbaj Németország és Anglia között a rossz időjárás dacára tovább tart és az olasz légierők alakulatainak Anglia feletti bevetésével a legutolsó két napon még elszántabb jelleget kapott.

London és a fontos hadiipari városok Közép-Angliában már nem kerülik el azt a sorsot, amit az angol hadvezetőség választott, amikor július közepén a háború továbbfolytatása mellett döntött. Londonban a bombázás okozta károk miatt leállt négyszáz gyár, több városnegyed közüzemei a levegőbe repültek, baj van a víz-, gáz- és villanyszolgáltatással. Hatóságilag foglalnak le minden pincét, az óvóhelyek kiépítése a téli idő miatt sürgősen szükséges, hogy a földalatti vasúthálózatba riadók alkalmával összezsúfolódó tömeget megritkítsák. A kiürítés is erélyesebben indult meg többszázezer gyerek és nő elszállításával. Az elszállítási állomásokig azonban 12—20 kilométeres gyalogutakat kellett megtenniök, mert a vasúti forgalom sok pályaudvar összebombázásával megbénult. A halottak és súlyos sebesültek 25.000-es száma, a tízszerennyi hajléktalan a nyolcmillió körüli nagy-londoni lakossághoz viszonyítva alacsony. Ez csak azt igazolja, hogy a német légierő támadásai tényleg a katonai és életfontosságú célokra irányulnak, nem a zsúfolt lakosságú szegénynegyedekre. A háború megnyujtásával azonban kiszámítható, hogy London nemcsak Varsó sorsára kerülhet, hanem Karthagoéra is.

Angol jelentések szerint a német légierő nappali bombázókötelékei, miután a magas, alacsony és zuhanó támadás váltogatott és a helyzetnek legjobban megfelelő válfajait alkalmazták, újabban a legnagyobb magasságokban, 9—10.000 méteren jelennek meg. Ebből a sztratoszférához közeli magasságból akkor csapnak le bombatámadásra, mikor a vadászok és rombolók az angol vadászlégvédelmet elűzték vagy lekötötték. Ezek a bombázóalakulatok alig vehetők észre, a légvédelem velük szemben hatástalan és a jelenlegi angol vadászgépeknek sem lehetséges csúcsmagasságuk határán a légiharc felvétele.

Egyébként az őszi és téli időjárás beállta hátrányokon kívül előnyökkel is jár a repülésre, mert több meglepő támadásra nyílik lehetőség. Az őszi időjárás jellemzői közül mint eső, vihar, alacsony felhőzet, köd és jegesedés, csupán az utóbbi kettő komoly repülési akadály. Nagyobb szerephez fognak jutni a ködzónán kívül eső, főleg francia repülőterek és az ottani vízirepülőalapok. A repülések nagyobb százaléka pedig az esti és éjjeli órákra esik.

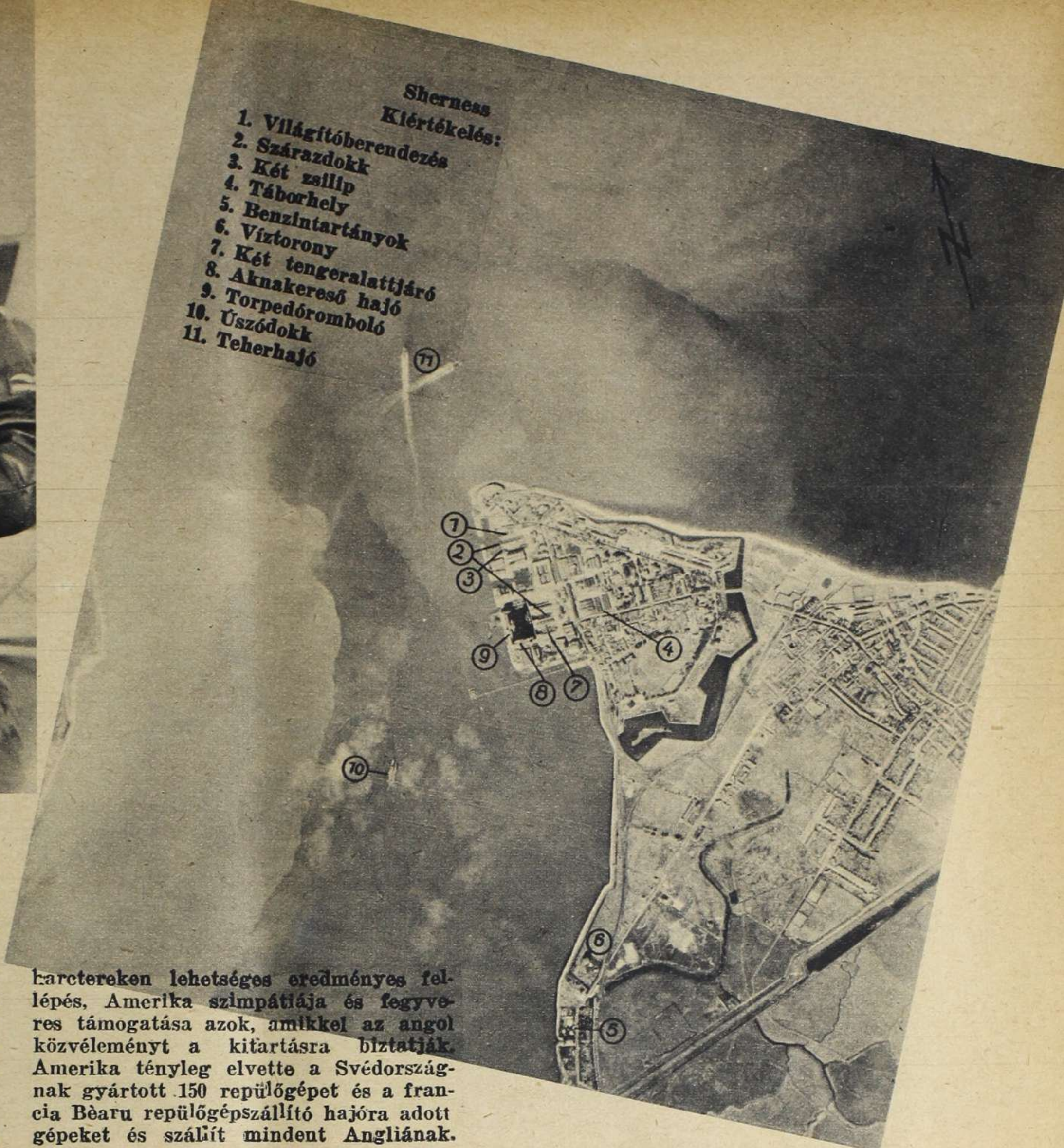
Az olasz harcirepülőkötelékek megjelenése az Anglia elleni támadásoknál várható volt, mert jelentős olasz repülőerők voltak felhasználatlanok. A korlátozott egyiptomi és földközitengeri repülőtevékenység, a kevesebb hatásosan bombázható cél, a kisebb ellenhatás, lehetővé teszi az olasz repülők egy részének bevetését ott, ahol működésük eredményesebb, az angol hadiipar és kikötőberendezések ellen. Válasz ez az angolok Svájcon át végzett több támadására. Az olaszok egy repülőhadtestet küldtek Anglia ellen Észak-Franciaországba, Fougier tábornok parancsnoksága alatt. A tábornok 1931-ben vadászszázadával a mátyásföldi repülőtéren volt bemutató repülésen.

A tengelyhatalmak nagy diplomáciai offenzívája a világhelyzet oly előnyös alakulását eredményezte, ami a háború befejezését lényegesen meggyorsítja, vagy Anglia teljes elszigeteléséhez és elpusztulásához vezet.

Az Anglia elleni légitámadások a német katonai erőnek nem a legmagasabb



Indulás előtt



kifejtését jelenti. Ott most párezer repülő éjjel-nappal harcolva előkészít valamit, ami biztosan be fog következni. ha békekötéssel az angolok azt meg nem előzik.

A légiháború morális hatása Angliára, dacára az angol hidegvérnek, eléggé erős. A propaganda teszi ilyenkor a legjobb szolgálatot, ha be tudja bizonyítani, hogy a másik oldalon a helyzet még rosszabb. A német repülőveszteségek túlzása és az angol bombatámadások eredményeinek kiszínezése, távoli harctereken lehetséges eredményes fellépés, Amerika szimpátiája és fegyveres támogatása azok, amikkel az angol közvéleményt a kitartásra biztatják. Amerika tényleg elvette a Svédországnak gyártott 150 repülőgépet és a francia Bèaru repülőgépszállító hajóra adott gépeket és szállít mindent Angliának.



Heinkel 114 és felderítőgépek

Támadás egy angliai repülőtér ellen

A csatorna körüli harcokban a németek már több amerikai eredetű távolfelderítő és bombázó gépet lőttek le, de a német tengeralattjárók eredményes portyázásaikon is repülőgépanyaggal megrakott nem angol hajót süllyesztettek el. Ez az amerikai támogatás már nem elegendő.

Az angol bombázóalakulatok támadásai, amióta a bombázóerők parancsnoka vette át a légihaderő vezetését, erősödnek, de nem eléggé hatásosak. A harmadik hónapja tartó kíméletlen légiháborúban a német fölény és kezdeményezés egyre erősebben érvényesül és a harcok négyötöde már Dél- és Közép-Anglia felett zajlik le.

*

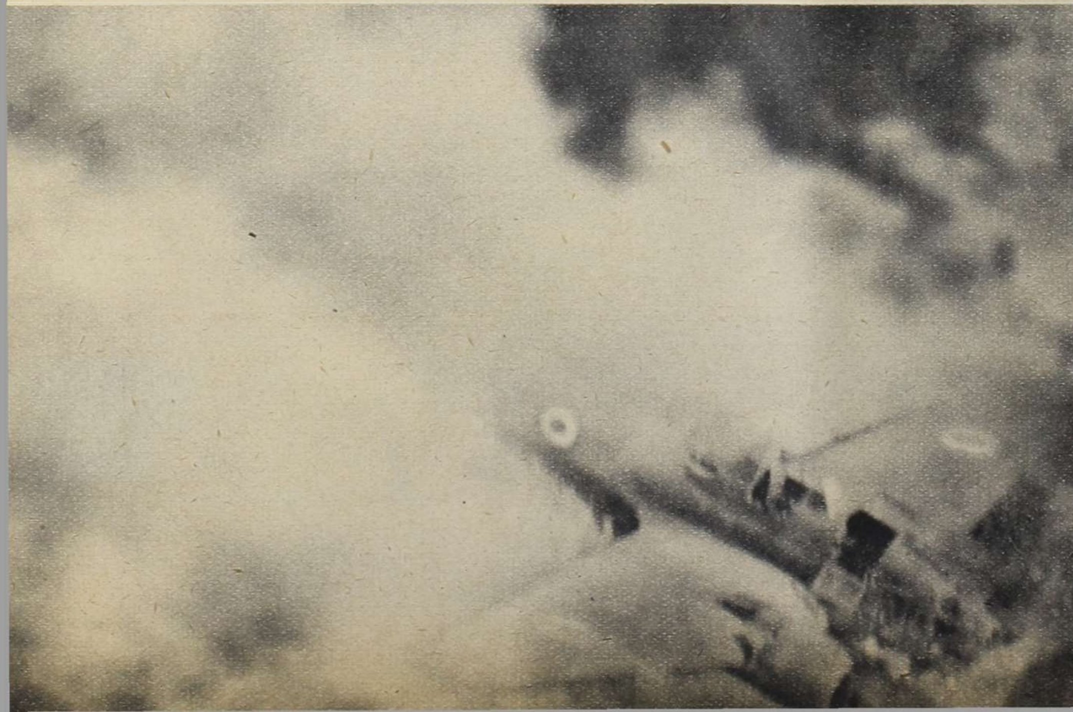
Az Anglia elleni légioffenzíva az eddigi események alapján három szakaszban fejlődött ki. Július 2-től augusztus 7-ig fegyveres felderítés folyt. Augusztus 8-tól szeptember 7-ig főleg nappali bevetésekkel megindultak a nagy légitámadások a kikötők, repülőterek, hadiipari berendezések ellen. A légiharcok ebben a támadási időszakban voltak a legerősebbek. Szeptember 7-ről 8-ára virradó éjjel pedig megkezdődött a megtorlótámadásokkal a totális légiháború, egyben a támadások súlya az éjszakai órákra került lassan át. A tömegtámadásoknál bevetett gépek legnagyobb száma 400—500 volt, a ledobott legnagyobb bombasúly 24 óra alatt 500 tonna.

A német légierő nagy személyi tartalékaira jellemző az a hivatalos hír, hogy eddig nem kerültek elsővonalbeli alakulathoz olyan pilóták és megfigyelők, akik 1939 szeptember elseje után fejezték be kiképzésüket.

Az október közepe óta lefolyt légiharcokban Mölders őrnagy vadászrepülőosztagával Dél-Anglia felett az eredményes küzdelmek egész sorát vívta. 53 légigyőzelemmel a legeredményesebb vadászpilótája a német légierőnek, osztálya pedig az 500-ik légigyőzelmet elérte.

*

A légiháború üzemanyagforrásainak biztosítását szolgálta az a német intézkedés, amelyik a román olajforrások megvédésére német vadászrepülőalakulatokat rendelt ki Ploesti vidékére. A katonai bizottság repülőkülönítményének parancsnoka Speidel repülőaltábornagy, A Kesselring repülőhadsereg volt vezérkari főnöke. Gépei között szállítógépek is vannak, túlnyomórészt azonban vadászgépekkel az olajforrásokat védi a délkeleti angol hadsereg esetleges repülőtámadásai ellen.



Teleobjektívvel készített felvétel, a földön megsemmisített ellenséges repülőgépről

Roham a Szigetország ellen

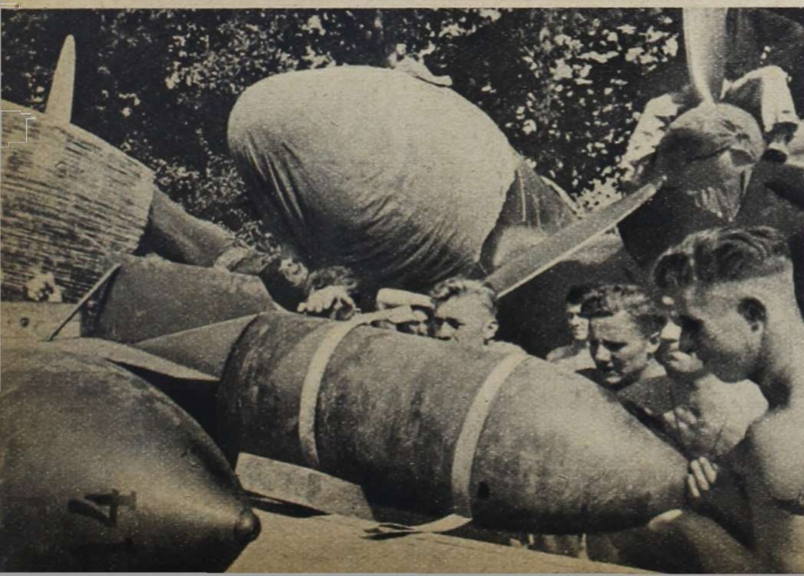
Az olasz légierő bombázóalakulatai a Földközi tenger medencéjének keleti részénél, Haiffánál, az ottani finomítók és raktárak elpusztításánál teljes sikert értek el. A támadásaikat Port-Said, Alexandria, Abakir ellen, Egyiptom partjain folytatják. Hajók, kikötőberendezések, raktárak, Kairó két katonai repülőtere súlyos bombatalálatokat szenvedtek. Az a nagy üzemanyagveszteség, amit Haiffa eredményes bombázásánál az angol tengerészetnek és légierőknek okoztak, komoly siker. Bravúros repülővállalkozás volt a Bahrein-szigeteken levő olajkutak bombázása, mert akár a Rhodon, akár Eritrea felől repültek oda gépek, négyezerötszáz kilométernél hosszabb utat tettek meg. Tizenegyórás repülést hajtottak végre az olasz bombázógépek és abból tíz ellenséges területre esett. Az afrikai angol arcvonal, Marsa Matruh, továbbá az Aden, Kenya és Szudán célok támadása állandóan tart. A repülőtorpedóvetésnek is sikere volt, egy angol cirkáló súlyosan megsérült olasz légitámadás következtében.

A haditengerészet repülőalakulatai — angolok is — az elmúlt két héten többször támadtak hajókaravánokra, hadihajókra torpedóval. Ha a támadás meglepően éri a hajókat, sikeres. A repülőtorpedókat, mint alacsonytámadásnál, egészen a víz színe felett vetik 500—1000 méterre a céltól. A vetés nagy gyakorlatot kíván, mert figyelembe kell venni a hajó haladási irányát és sebességét és azt az időt, amit a torpedó vízbeérve víz alatt megtesz.

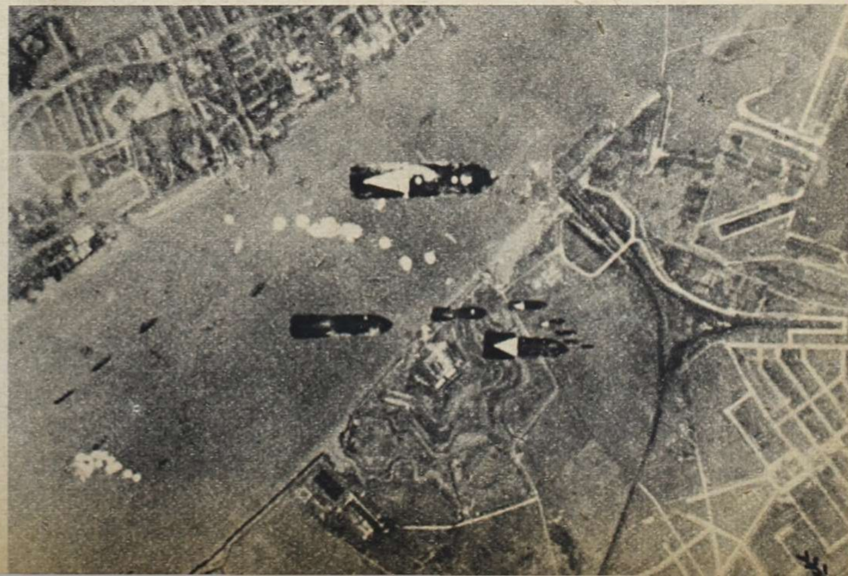
Távol-Keleten japán alakulatok partraszállása Indokínában a Burmai út angol részről történt megnyitását hozta magával. A Kína hadianyag-ellátása szempontjából fontos útvonal egyelőre csak repülőgéppel érhető el és a japán repülők meg is kezdték annak bombázását. A japán harcirepülőgépek legközelebbi alapjaitól az út legérzékenyebb, híd- és völgyáthidalásos szakaszai 1500 kilométernél is messzebb vannak, a támadások végrehajtása tehát az úttalan hegyvidéken nagy repülőteljesítmény. A távolkeleti repülőeseményekhez tartozik végül a Fülöp-szigetek repülőalapjainak gépekkel való megerősítése és a tengelybarát Sziámnak gyártott amerikai repülőgépek leszállításának megtagadása az USA részéről.

B. T.

Bombák



lehullanak



Az olasz légierő is megjelent London felett

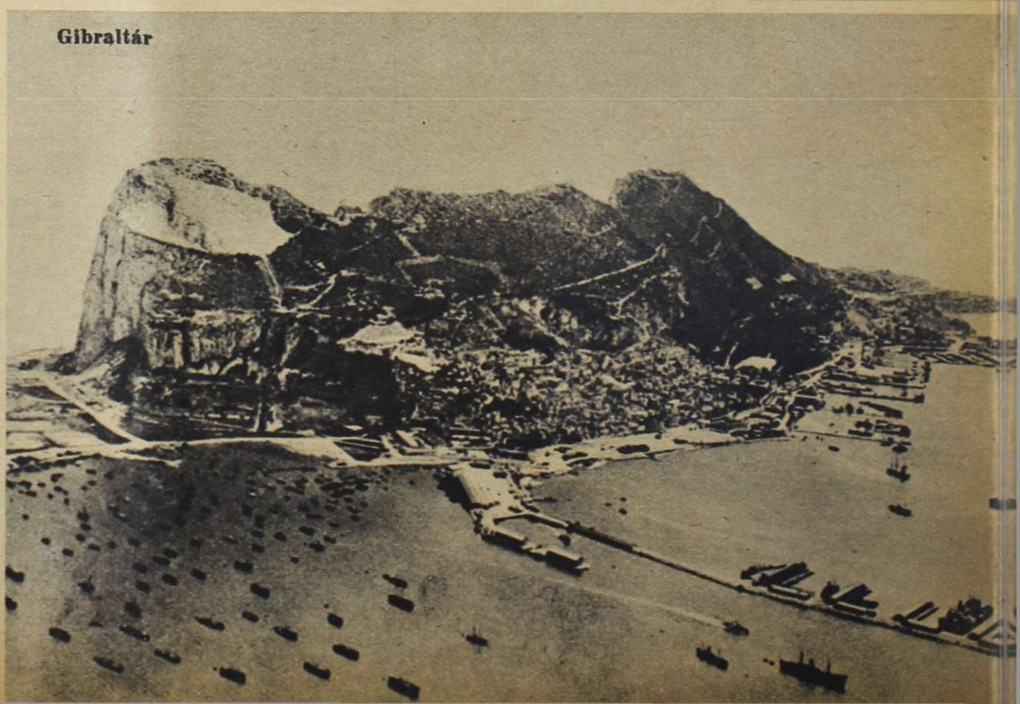
AZ OLASZ LÉGIERŐK


Őrjárat a vizen és a levegőben

Valahol Afrikában ...



Gibraltár



SZEMLÉN A HMNRA KIKÉPZŐ KERETEINÉL



1940 október.

Két »Weihe« áll a startnál.

Egymásután érkeznek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottságának tagjai. Kint van már vitéz Háry László ezredes, a Légierők parancsnoka vezérkari főnökével, vitéz Bánfalvy István vezérkari ezredessel és Ojtozy Ernő őrnaggyal, akik egyben az intézőbizottság tagjai is.

Vitéz Laborczfy Rezső repülőezredes, az intézőbizottság elnökhelyettese üdvözli az épp most érkező vitéz Horthy Istvánt, a MÁV elnökét, a Repülő Alap vezetőjét.

A motorok feldördülnek. Beszállunk a két karcsú gépmadárba. Légierők parancsnokának gépén repül vitéz Horthy István, vitéz Bánfalvy ezredes, Ojtozy őrnagy, míg Laborczfy repülőezredest a második Weihén én kísérem. Pontosan 8 órakor indulunk, elől a »sarzsi«-gép, amelyet vitéz Háry ezredes vezet, a mi gépünk kormányánál vitéz Laborczfy ezredes ül.

A magyar repülésügy legfelsőbb vezetőit kíséri el útjára a repülősajtó, amelynek célja a H. M. N. R. A. kereteinek és legutóbbi építkezéseinek megszemlélése.

Mindkét gép iránytűje Debrecen felé mutat. Nyílegyenesen szállunk, nagyszerű repülőidőben a Nagy-Alföld fölött, egymásután hagyjuk magunk mögött az ismerős városokat. Vitéz Laborczfy ezredes nagyszerű ismerője az egész terepnek, minden egyes várost, nagyobb községet madártávlatból is felismer és egymásután mondja a neveket. Szorgalmasan fotografálok és filmezek, hogy megörökítsem az Alap intézőbizottságának első nagy szemleútját.

Alig egy órás út után a láthatáron feltűnnek Debrecen tornyai és már messziről látjuk, hogy a debreceni repülőkeret teljes számmal felsorakozva várja előkelő látogatóit. A vármegye és a város vezetősége teljes számmal ott van már a repülőtéren, hogy a vendégeket üdvözölje.

Vitéz Horthy Istvánnak, mint a H. M. N. R. A. elnökének ez az első nagy szemléje az Alap keretei fölött.

Az ország valamennyi részében dolgozó kiképzőkeretek a munka nagyobbik felét már elvégezték. Valamennyi növendék egyedülrepülő és legtöbbje már a legkomplikáltabb műrepülő figuráknál tart. Nem véletlen az, hogy az orvosi vizsgán sikeresen megfelelt fiúk kivétel nélkül beváltak, hanem a magyar rátermettségnek és a repülés iránti szeretetnek az eredménye. A debreceni keret növendékei is minden szépet bemutattak a szemlélők előtt. A keret főoktatóját, dr. Hepper Károlyt a legnagyobb dícséret illeti a végzett munkáért.

Az intézőbizottság tagjai megtekintették a frissen épült hangárt és központi épületet, amelynek berendezése ugyancsak elismerést érdemel. Egyszerű és célszerű. Minden felszereléssel ellátták, amire szüksége van, semmi fölösleges és különösképpen jellemző a nagy rend, a példás tisztaság.

Már az első állomásról azzal távozott az Intézőbizottság, hogy jóformán minden adminisztráció nélkül a repülés céljaira juttatott és építkezésekbe ölt összegeket a leggazdaságosabban, a legjobban használták fel.

Ismét gépen ülünk. Délnyugat felé visz utunk, Algyő a végcél. Hajdúszoboszló, Füzesgyarmat és még egy egész sereg ismert alföldi város játékházai szaladnak el alattunk. Közeledünk Szeged felé. Meglehetősen alacsonyan repültünk. Hűségesen követjük a Légierők parancsnokának gépét, alig választ el néhányszáz méter. Gépünk nagyszerű vezetője, vitéz Laborczfy ezredes biztos kézzel kormányozza a kétmótoros Weihet



Rádiósunk és szerelőnk repülés közben

a cél felé s most is egymás után mondja be az alattunk el-eltünedező városok, nagyközségek neveit. Nem a szegedi nagy repülőtérre megyünk, hanem a Repülő Alap által létesített algyői önálló repülőtérre. Alig háromszáz méter magasan érkezünk a repülőtér légterébe, már látjuk, hogy a szegedi, illetve Délvidéki Aero Club vezetősége a kiképzőkeret növendékei élén várakozik a magas vendégekre. A hatalmas vasbetón hangár előtt sorakoznak fel a növendékek s a főoktató vigyázzállásban tesz jelentést a Repülő Alap elnökének és a Légierők parancsnokának. Az algyői repülőtér felszerelése is tökéletes, ideális megoldású. Minden a kéznél van, ami a zavartalan üzem biztosításához szükséges. Szegeddel az összeköttetés is igen könnyű. A keret növendékei itt is valamennyien egyedülrepülőkké váltak s műrepülő tudásukat büszkén bizonyítják be az Intézőbizottság tagjai előtt, akárcsak Debrecenben, itt is a legnagyobb fegyelem és tisztaság uralkodik. A hálóhelyek, tanterem és egyéb berendezések



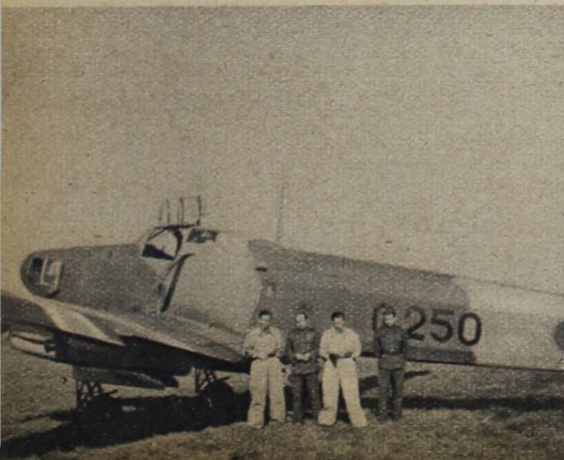
A két »Weihe«

a célnak a legmegfelelőbben készültek el. A beléjük fektetett pénz máris meghozta kamatait.

A fiúk ellátása mintaszerű. A jó koszttól és az egészséges élet következtében csaknem kicsattannak az egészségtől.

Az algyői szemle is véget ért, ismét feldördülnek a motorok, helyeinket elfoglalva indulunk tovább. Most már északnyugat felé, mert hiszen a győri keret a következő állomás. A Duna-Tisza köze úgy fest ilyenkor ősszel, mint az Ezertó országa. Ezerszámra vertük fel a pihenő vadkacsák tömegeit. Fülöpszállás, Szabadszállás hamarosan mögöttünk marad, s Ercsi környékén szállunk el a Duna fölött. Másfélórás út után előttünk van, a magyar katolikus világ egyik fellegvára, Pannonhalma. Vitéz Laborczfy ezredes tisztelgő kört írt le a főapátság felett, melyet sikerül gépemmel is megörökíteni. Innen már egy ugrás a győri repülőtér s néhány perc mulva simán érünk földet. A győri repülőtér impozáns épületekkel van tele, egész autótábor vár a szemlére. A város vezetősége és a vagóngyár ünnepélyesen fogadja a Repülő Alap Intézőbizottságát. A keret növendékei és a géppark szabályos rendben tiszteleg a felsőbb vezetés előtt. Itt is tökéletes munkát végeztek az oktatók és növendékek egyaránt. Nagyszerű hangár, lakóépület elsőrendű koszt és ami a legfontosabb, nagy fegyelem dícséri az egész kiképzőkeretet. Vitéz Horthy István kíséretével ellép a keret növendékei és a géppark előtt, majd az épületeket látogatta meg, aztán a kiképzőkeret vezetősége vendégül látta ebédre a látogatókat. Ezután a Győri Waggon- és Repülőgépgyár látogatása volt a soron, honnan visszatértünk a repülőtérre.

Start. Irány Budapest. Az Intézőbizottság első szemléje ezzel véget ért. A Győr—Budapest távolság egy kis el-



vitéz Laborczfy ezredes gépe

A HMNRA intézőbizottságának tagjai a debreceni repülőtéren



Hangár és lakóépület



KÉPEK A HMNRA KIKÉPZŐ KERETEINEK SZEMLÉJÉRŐL

Debrecen

Jánosy I. felvételei

Már közel vagyunk első állomásunkhoz



A motoroskeret növendékei



A MÁV Testvériség repülői



Búcsúzunk a debrecieniektől



Motornélküli gépek Debrecenben





vitéz Horthy István, a HMNRA elnöke a szemlén

Jánosy felv.



Az algyői hangár



Lakóépület az algyői reptéren

lenszélben 40 perc. Délután három órára simán megérkeztünk a közforgalmi repülőtérre.

*

Amikor Főméltóságú Kormányzó Urunk megengedte, hogy magas nevéről nevezzék el a Repülő Alapot, ezzel már eleve biztosította a magyar ifjúság haderőnkívüli repülőelőképzésének jövőjét. Az Intézőbizottság tagjaivá kinevezett katonai és polgári személyeket a Főméltóságú Úr már úgy választotta meg, hogy hozzáértésükkel és fáradságot nem ismerő áldozati munkájukkal a cél a leghamarabb a legtökéletesebben elérhető legyen. Az agyonadminisztrálás hibájába az Alap vezetői sohasem estek, a repülőgyorsaságú ügymenet, a magyar repülés fejlődésének biztosítása, gyors elintézés jellemezte az Alap munkáját. S ez volt Főméltóságú Urunk intenciója is. S amikor az Alap élére fiát, vitéz Horthy Istvánt nevezte ki, ezzel is elsősorban azt akarta hangsúlyozni, hogy mennyire szívéhez nőtt a magyar nemzeti repülés ügye.

Kétéves mult van már a Repülő Alap mögött. Ez a két esztendő nem múlt el hiába. Az első esztendő eredményei fokozódtak. A befektetett pénz kamatos kamatokkal visszatérült honvédelmi és nemzeti szempontból s ebben az esztendőben már elértük azt, hogy nemcsak az ifjúság kiképzése folyik kiváló eredménnyel, hanem a keretek fundamentumát épületekben és hangárokban is lerakhatta az Alap.

Mi, akik tárgyilagos szemmel figyelemmel kísértük ezt a munkát, biztosíthatjuk az áldozatra kész nagyközönséget, hogy az a gondosság és takarékossági szellem, amely a Repülő Alap ügyeiben minden vonalon érvényesült, egyik bizonysága annak, hogy lehet gazdaságosan csak a szent célokat szemelőtt tartva is hihetetlen eredményeket elérni.

Nem szeretnők, ha mindaz a szép és jó, amit minden alkalommal a haderőnkívüli repülőelőképzés eredményeiről a legtárgyilagosabban és sokszor hibákat kereső szemmel nézve is írni vagyunk kénytelenek, a szakmai — elfogultság látszatát keltenék egyesek szemében. Mégis hangsúlyozni kívánjuk, hogy egy ilyen út után, amely összemarkolta rövid félnap alatt látnivalók és tapasztalatok formájában az Alap eddigi munkáját, csak a legnagyobb büszkeséggel és örömmel töltene el minden magyar embert.

*

A vérnélküli országgyarapodások után sem mondhatjuk, hogy elkövetkezett számunkra a nyugalom és pihenés ideje.

A világ négy táján dúló háború és feszültség parancsolja katonai felkészültségünk fenntartását és lehető fokozását. Ezzel egyidőben el kell készülnünk újabb és újabb áldozatok hozatalára, hogy érdekeinket minden körülmények között meg tudjuk védeni.



Indulunk tovább

A repülés honvédelmi fontosságával ma már mindenki tisztában van, erről sokat beszélni fölösleges. Mégis újból és újból hangsúlyoznunk kell a Repülő Alapra való adakozás fontosságát és szükségességét.

Adjunk bármilyen keveset, anyagi helyzetünkhöz képest a Repülő Alapra, hogy az Alap sokat adhasson a Hazának.

Jánosy István



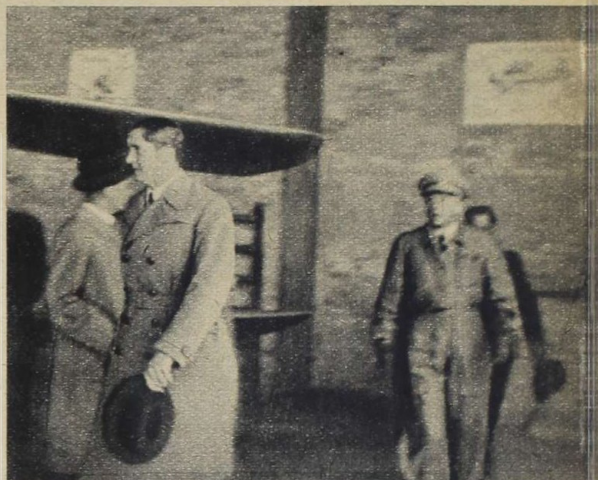


Géppark a növendékekkel

A győri keret növendékei



A HMNRA GYŐRI SZEMLÉJÉN



vitéz Horthy elnök és vitéz Laborczfy helyettes elnök a berendezéseket tekinti meg

Jánosy I. felvételei

Ebédel az intézőbizottság



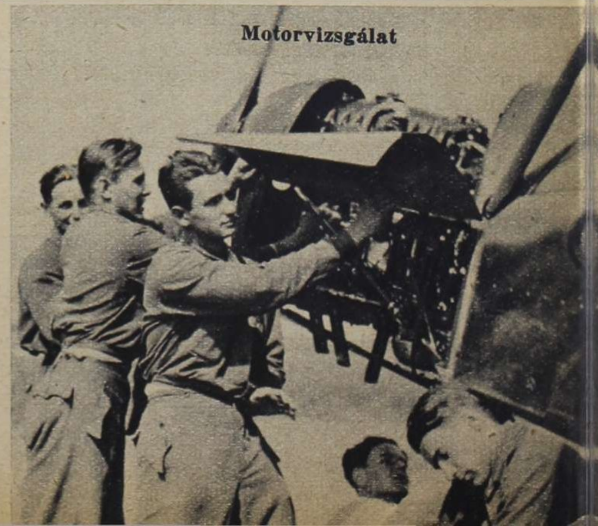
A győri lakóépület



Gépápolás a hangár előtt



Motorvizsgálat



A REPÜLŐIPAROK HARCA



A műszaki harceszközök, gépesített csapatok korszerűsítették a hadviselést. Eddig ismeretlen teljesítőképességük és lendületük a hadvezért egészen új, nagyszabású tervek megalkotására késztette. A kiválogatott harcosokkal vezetett gépek, a levegőben és földön harcoló gépesített csapatok, hűen megfeleltek a beléjük helyezett bizalomnak és a *gép pontosságával* valósították meg a vezetés terveit.

A műszaki harceszközök hatására alapított háború pillére az *ipar*, a légiháborúé a repülőipar. A repülőiparban végzett évtizedes kutató, kísérletező, építőmunka eredménye az a rendkívüli fejlődés, amin a repülőgép rövid évek alatt átment. És dacára annak, hogy a mai gépek, motorok, műszerek, felszerelés, fegyverzet igazán tökéletes, még sem lehet azt mondani, hogy a fejlődési csúcshoz közeledünk. Az ipar mindig termel jobbat, békében lassabban, háborúban gyorsabban avulnak a gépek és motorok. Tökéletesebbek születnek, amelyek teljesítményben, repülési tulajdonságokban, tűzerőben túlszárnyalják és háttérbe szorítják a pár évvel idősebb típusokat. Ma a hadviselő nagyhatalmak légihaderejében nem teljesít első vonalbeli szolgálatot olyan gép, amelyik 1936/37. évnél régebbi típus. Még az említett évekből valók is erősebb motorokkal és különféle változtatásokkal épülnek, tehát nem ugyanazok. A minőségi fölényért, a termelés fokozásáért küzd az arcvonalak mögött a repülőipar, míg a légtérben az általuk épített gépek ezrei harcolnak és pusztulnak. Minden elveszett gépet pótolni, sőt, a fejlesztést és tartalékolást is biztosítani kell, mert amelyik állam iparának ez nem sikerül, annak légiereje vesztette el a háborút.

*

A 15. hónapja folyó háborúban a tekintélyes lengyel és francia, a kis belga és holland repülőipar elvérzett. Nagy részét légitámadások és önként végzett ipari rombolások kapcsolták ki a termelésből. Egy kis százaléka a győztes németek számára újra dolgozik, a szakmunkások ezrei bizonyára. A német és olasz *irányított* repülőipari termelés a gyengülő angol és a fejlődő tengerentúli USA—kanadai repülőiparral áll szemben.

A háború megindulásakor a német repülőipar teljesen felkészült volt a háborús veszteségek pótlására, tömeggyártásra. Új 1938/39. évi repülő- és motortípusok voltak sorozat építés alatt és az ipar további kiépítése az 1939 szeptember—1940 május közötti nyugalmas háborús félévben lehetséges volt. A protektorátus kiváló repülőipara, a holland Fokker-gyár visszatelepítése Schwerinbe, mind a német repülőipart erősítik, éppen úgy, mint a Svájcban és Dániában volt német alapítású repülőgyárak. Nagy teljesítőképességű repülőipari üzemek létesültek Ostmark területén is, ahol Bécs és Bécsújhely környékén, a régi osztrák-magyar repülőipar bölcsője volt.

A korszerű német repülőipar kiépítése 1933-ban kezdődött rendkívüli anyagi áldozatok árán. Új gyárépületek, korszerű munkagépek az alumínium ötvözetekből épített hadigépek számára stb., nagyobb termelési eredményt is tettek lehetővé. A szakmunkás személyzet képzése már a Hitler Jugend alakulatoknál és a haderőnkívüli repülő előképzésnél megindult, mert a munkások óriási tömegére van szüksége a repülőiparnak. A háborúban repülőalakulatokhoz igénybe vett tartalékos szakmunkások helyét az egyszerűbb munkahelyeken női munkaerőkkel pótolták.

A német repülőipar a háborúra felkészült, az angol körülbelül két évet késett, a francia még többet, ezért vették az amerikai ipart igénybe már 1938 végén. Több, mint ezer gépet rendeltek akkor Amerikában.

A kiépített német repülőipar hozzávetőlegesen 35 repülőgép- és 20 motorgyár, továbbá a felszerelési ipar üzemeivel együtt 120—130 gyári üzemből áll. Ezek arányosan vannak a birodalom egész területén elosztva, tehát nem úgy, mint a francia, amelyiknek repülőmotoripara majdnem százszázalékig Párizs környékén volt.

A német repülőipar három csoportba osztva dolgozik, egy amerikai szakember tárgyilagosan megírt véleménye szerint.

Az első üzemi csoportba a régi, nagy tervezési tapasztalattal, kutatási és kísérletezési osztályokkal rendelkező gyárak tartoznak. Junkers, Heinkel, Messerschmitt, BMW stb. Ezek törzsgyáraikban a gépek, motorok, légcsavarok, stb. kutatás, kísérletezés, tervezés és fejlesztési munkálatait végzik.

A második csoportba rendszerint ugyanezen gyárak olyan másutt, a birodalom különféle területén elhelyezett nagyüzemei tartoznak, ahol a gyártásra elfogadott gépek, motorok, stb. tömegépítése folyik. A légihaderő legelterjedtebb típusait, mint pl. Heinkel-bombázók, Messerscmhitt - vadászok, Dornier-felderítők stb. számos másnevű repülőgépgyár is építi.

A gyárak harmadik csoportja, ezekhez még kisebb gépműhelyszerű vállalkozások is csatlakoznak, a racionálisan szétosztott gépreszek, félkész anyagok, felszerelési cikkek, motoralkatrészek gyártását végzi.

A légierő fegyverzeti, bomba, optikai stb. szükségletét a nagy hadianyaggyárak és optikai intézetek külön repülőüzemei állítják elő.

Az üzem- és kenőanyagok egy részét a német vegyiipar biztosítja, másik nagyobb része orosz és román behozatal útján, továbbá a lengyel és német olajkutak finomító telepein készül a különleges repülőmotorok részére.

A német repülőiparhoz sorolható üzemekben legalább 700.000 munkás dolgozik. Ezzel a munkáslétszámmal a német repülőgépgyárak mintegy 1400 repülőgépet és 2000 repülőmotort tudnak gyártani. A gépek és motorok egyharmada azonban iskola- és gyakorlógép, illetve motor.

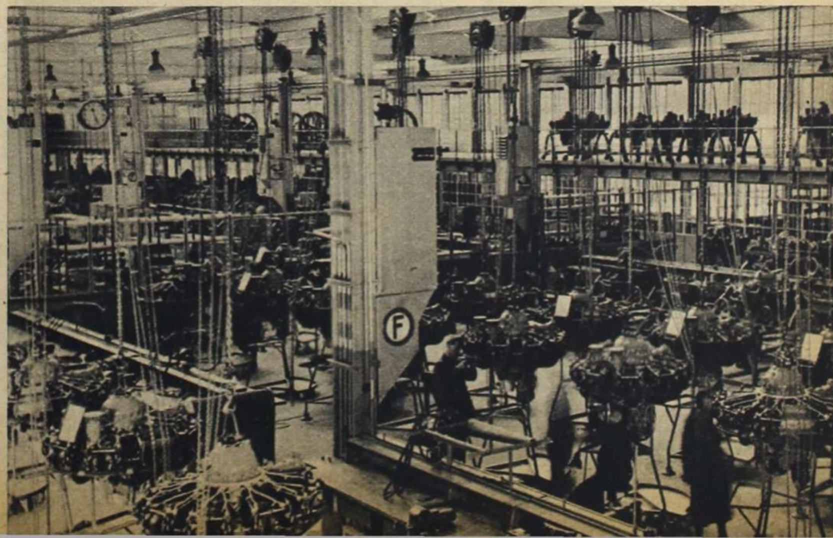
A háborús német repülőipar ezzel a teljesítményével első helyen áll a világon.

Az olasz repülőipar a háborúbalépés időpontjáig szintén elkészült tervezett kiépítésével és a nagy repülőgép- és motorgyárak az ország középső és védettebb déli részén új üzemeket létesítettek. 16 repülőgép- és 6 motorgyár, továbbá a repülésfelszerelési üzemek mintegy 150.000 munkást foglalkoztatnak, termelésük ennélfogva a német termelésnek közel egyharmadára becsülhető, havonta 400—450 gép az iskolagépekkel együtt. Az olasz bombázó- és vadászgépanyag, továbbá a nagy hatósugarú vízirepülőgépek mind új, korszerű gépek. Az ipar felosztása és felépítése a német elvekkel majdnem azonos és a gyártás még fokozható. Az olasz légierő üzemanyagellátását elsősorban Románia és Oroszország, to-

Anyagvizsgálat

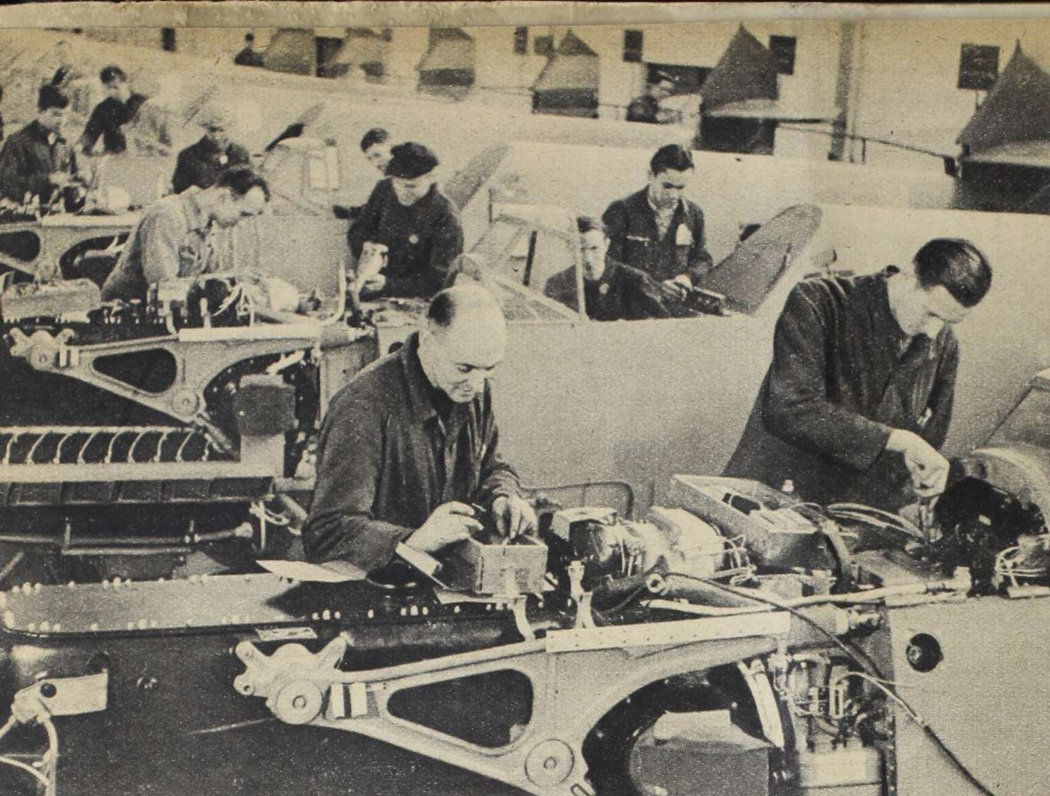


Motorszerelés



ták és fejlesztik. Tavaly még 100—150 főleg iskolagépet tudtak gyártani *egy év* alatt. Idén ezt a számot 15—18.000 munkással és két új alapítású gyárral havi 40-re akarják felemelni. A gyártott gépek háromnegyedrésze iskolagép, a Kanadában működő hatalmas repülőkiképzőtáborok részére. Kanada repülőipara tehát még két év mulva sem jelent komoly segítséget az angoloknak.

Az Egyesült Államok fejleszthető és kiváló gépeket termelő repülőipara az, amelyik nagy befektetésekkel és főleg a géptípusok számának csökkentésével a legteljesítőképesebb lehet. Ehhez azonban idő is kell, pénz az van. A gépépítés fokozása a munkáslétszám nagyarányú emelését és szakmunkások kiképzését kívánja. Lehet, hogy az angol munkások egy részének átküldésével ez a fejlődés meggyorsul. Ez év közepén azonban az USA repülőgépgyártása iskolagépekkel együtt havi 1000 alatt volt. Az ipar 120 nagyobb, de főleg közép- és kisüzemből áll, amelyek nem dolgoznak eléggé racionálisan. A repülőmotoripar — az autómotorgyártás rovására — lényegesen többet termel.



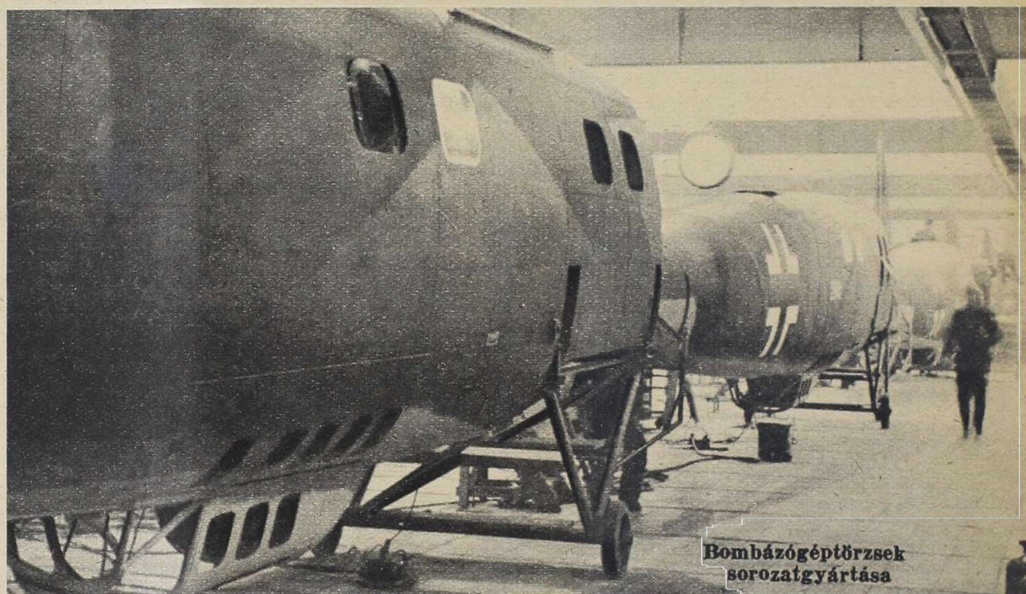
Motorbeépítés vadászgépbe

vábbá az albániai olajkutak és az olasz műbenzintermelés biztosítja.

A tengelyhatalmak irányított és legkisebb haszonkulcs alapján dolgozó iparával szemben áll Anglia, Kanada és az USA szabad repülőipara a kereseti lehetőségek jegyében. Angliában a repülőgépgyártás ugyan már nem üzlet, mert a gyáraknak közel a fele a súlyos támadások miatt leállt, vagy korlátozott üzemmel dolgozik a folytonos riadók miatt, de Kanadában és Amerikában igen. A repülőgépgyárak részvényesei félévenként 8—12 százalékos osztalékhoz jutnak, annyira hasznothajtó a repülőgép- és motorgyártás.

Az angol ipar a háború kitörése után mintegy felével érte el azt a termelési eredményt, amit a szakemberek vártak. Ennek részben a gyárak nem korszerű munkagépfelszerelése és a munkáshiány volt az oka. A teljesen korszerű gépek és motorok az angol légierőnek nagy minőségi értéket adnak. A német gépekkel összehasonlítva a vadászgépek és a nehéz (éjjeli) bombázók állnak még teljesítményben egymáshoz legközelebb. Az angol repülőipar termelése július hónapban elérte a német termelés felét, motorban még többet. Az akkori 6—700 gép és 1200 repülőmotor szám azonban az augusztusban megindult német támadások miatt rohamosan csökkent. Ugyhogy Anglia ma a tengerentúli gyártásra építheti jövő ellenállását. Az angol szakmunkások legmagasabb száma mintegy 350.000 volt, ezekből ezrek mentek el Kanadába az utolsó hónapok folyamán, hogy ott egy nagy repülőipar alapjait lerakják.

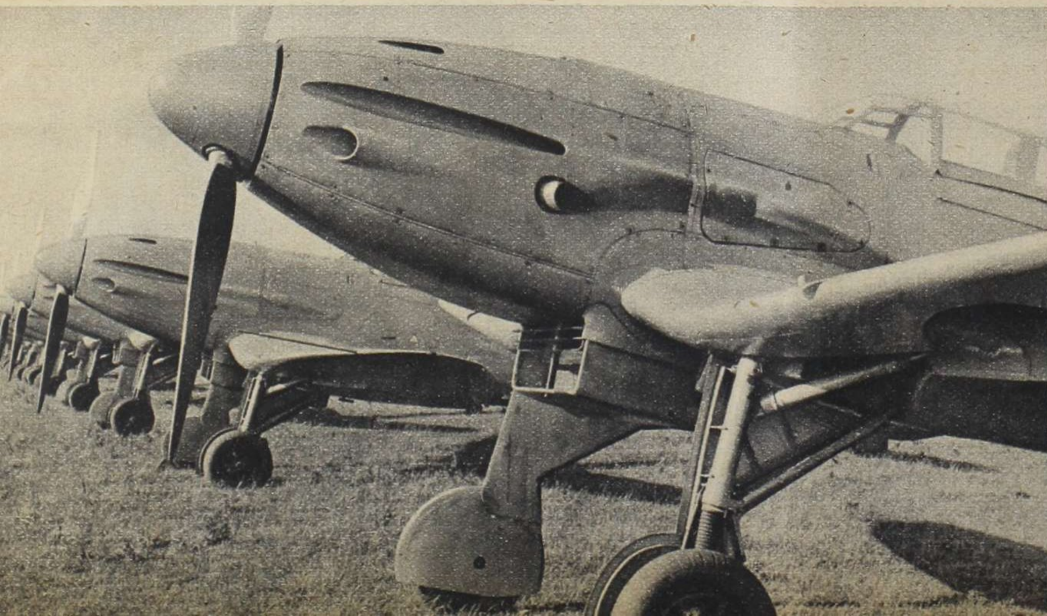
A kanadai repülőipar fiatal. Angol és egyesültállamokbeli gyárak alapítot-



Bombázógéptörzsek sorozatgyártása

ez eléri a német repülőmotortermelést. Az amerikai repülőipar már az 1938-as munkáslétszám ötszörösével dolgozik, mintegy háromszázezer emberrel. Ez a szám rohamosan nő és ha hitelt lehet adni tengerentúli híreknek, az USA repülőipara 1941 végén már havonta 2000 gépet és 4000 motort fog építeni. Ez azonban nem mind az angoloké, mert az USA-nak légifegyverkezési programja szerint jó párezer gépre van szüksége. Az amerikai motorok, a bombázó- és vadászgépek a fejlődés legmagasabb fokán állanak. A fegyverzet azonban gyengébb. Az amerikai eredetű bombázó- és felderítőgépek már nagyobb számban működnek Angliában, főleg azok, melyek még Franciaország részére készültek.

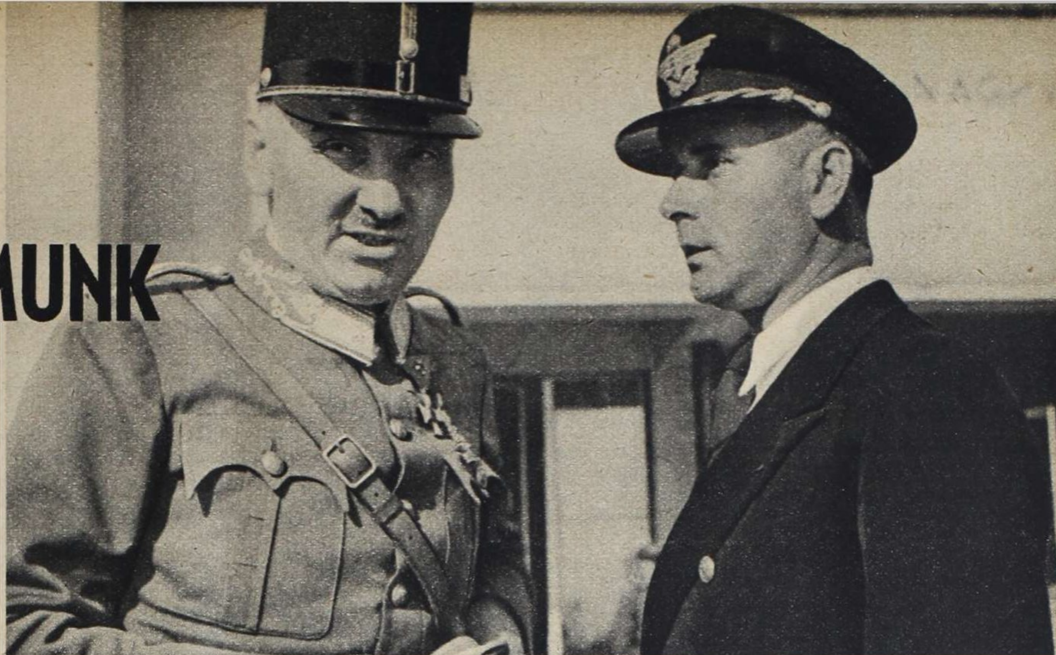
Az európai és amerikai ipar harcává alakul ki a légiháború, mert az angol gyárak megsemmisítése nem hosszú idő kérdése. A német gyárak légiveszélyeztetettségével szemben az amerikai ipar teljesen védett, de a repülőgépgyárakat szállító hajók elsülyesztése, megtizedelése nem megoldhatatlan. **(B.)**



Kész vadászgépek a gyár repülőterén

KELEMEN ERNŐ:

LÉGIFORGALMUNK ERDÉLYBEN



vitéz Rajnay Károly tábornok Nagyvárad katonai parancsnoka és Dessewffy Emil a váradi repülőtér min. megb. vezetője

Gyönyörű tervekről lehet hallani. Magyar utasgép szeli majd a levegőt Rómától Stockholmig. Az útvonal Velencén, Budapesten, Varsón és a volt Gdynián fog keresztül vezetni. Lesz ennek a vonalnak Helsinki felé egy elágazása is. Mondják, hogy a tavasszal a magyar utasrepülés behálózza az egész Balkánt. Budapest lesz a kiinduló pont, innét repülünk Belgrádba, Szófiába, Athénbe, sőt ha lehet Konstantinápolyon át, tehát egy kis kerülővel, meg sem állunk Kairóig. Magyar felségjeles gépek, a pilótaüléseken magyar pilótákkal, magyar rádióstisztekkel, magyar mechanikusokkal és talán — mert még ezt is megérhetjük — az utaskabinban egyenruhás magyar leányokkal, akik termosban, forrósított teával, fínom hideg pecsenyével, nagyszerű magyar gyümölccsel, jó kecskeméti barackpálinkával és puha magyar kenyérrel kínálják majd az utasokat. Ha kell, lesz a kezükben olvasnivaló, ha kell, ők lesznek a magasban szálló repülőgépben az idegenforgalmi kalauzok.

— Tudod, hogy Milánón keresztül Párizsig fognak közlekedni a magyar gépek? — szólt hozzám mindenttudó barátom.

Gyönyörű tervek, a magyar utasrepülés nagyszerű kibontakozásáról van szó. A hatalmas budapesti közforgalmi repülőtér már épül. Kitűnő utaspilótában sincs hiány, rádiósaink, mechanikusaink elsőrangúak. És... és... — mire a stockholmi, római, párizsi vagy a kairói járatokra sor kerül, remélhetőleg utasgépünk is lesz bőven.

Mindez azonban a jövő...

A jelen, óh — *a jelen is nagyon érdekes.*

Erdélyi légiforgalmunk tele van eseménnyel.

Elmentem újra a nagyváradi, a kolozsvári, a marosvásárhelyi repülőtérre, jártam a Székelyföld felett. Az új erdélyi repülőterek állomásfőnökei, a »kermin« képviselői: Kolozsvárott *Rád* Árpád, Nagyváradon *Dessewffy* Gyula, Marosvásárhelyen *Theodorovits* István kitűnően végzik munkájukat. A Malert-kapitányok: *Landes* Lajos (Kolozsvár), *Dőry* F. Lajos (Marosvásárhely), *Avar Mihály* (Nagyvárad) úgy megvetették lábukat máris az erdélyi talajon, hogy élvezet a munkásságukat nézni. A piloták egymásnak adják át a kolozsvári állomásépület kilincsét. A budapest—nagyvárad—marosvásárhelyi vonalat, valamint a székelyföldi postajárat útját *Majoros* János, *Kovács* Lóránt, *Takács* Nándor, *Bánhidy* Antal, *Gács* György, *Duló* Mihály, *Pinusich* Gyula felváltva repülik. A pilótakapitány, polgári légiforgalmunk közkedvelt forgalmi főnöke: *Ujváry* László pedig hol itt, hol ott tűnik fel. Határt nem ismerő aktivitásával intézkedik, dolgozik vagy dirigál. A repülőterek rendbehozatalára vonatkozó munka is nagyban folyik már. A »*kermin*« bizottságai *Szegheő* István miniszteri tanácsos, *Ladomerszky* Dezső légügyi főtanácsos, *Török* István légügyi tanácsos vagy *Láng-Miticzky* műszaki tanácsos vezetésével az éjjelt is nappallá téve dolgoznak az erdélyi utasrepülés megerősítése, fellendítése érdekében. Maga a Malert-igazgató, dr. *Istvánffy* László pedig szemleútjai alkalmával az utaskabinba már be sem ül, mint képzett pilóta a pilótaülésen foglal helyet, hogy még többet láthasson és megfigyelhessen a földön és a magasban egyaránt.

— Mondhatom, hogy *utasrepülésünk gyönyörűen dolgozik.* Közönségnek, honvédségnek, hatóságnak egyaránt nagy hasznára van. Én például sem mint az árvízügyek kormánybiztosa, sem mint most a menekültek kormánybiztosa — nem tudtam volna teendőimet elvégezni, ha a polgári légiforgalom repülőgépei, a kitűnő piloták, általában repülésügyünk szakképzett vezetői nem jönnek segítségemre — mondotta a kolozsvári repülőtéren vitéz *Bonczos* Miklós belügyi államtitkár.

Vitéz *Bonczos* Miklós államtitkár valóban nagy barátja a repülésnek. Az árvizek idején több esetben járt a veszélyeztetett területek felett Malert-gépen, most pedig hogy az erdélyi menekültek ügyét vette a kezébe, ismét a repülőgépet használja, hogy minél gyorsabban és minél több menekült-tábort felkeresve a helyszínen győződhessen meg a menekültek ügyének legsürgősebb problémáiról.

Most, hogy a kolozsvári repülőtéren találkoztam az államtitkárral, egy Focke Wulf-gépen váratlanul érkezett. Egyedül jött. A kis gép kormányrúdja mellett *Löwe* Ernő repülőfőhadnagy foglalt helyet.

— Erdély közlekedése bizony nagyon nehéz feladatok elvégzése elé állítja a kormányt. A vasúti közlekedés gyors fejlesztését meggátolja, hogy kevés és elégtelen a vasúti pálya. A gépkocsi-forgalom kiépítését akadályozza a közutak elégtelensége. Persze, nagyszerű lenne, ha a székelyföldi városoknak jó repülőtere volna, mert akkor a vasútnak, gépkocsinak az egész Székelyföldön segítségére siethetne — a repülőgép — folytatta vitéz *Bonczos* Miklós államtitkár a beszélgetést.

Mellettem áll dr. *Hinléder Fels* Ákos, Székelyudvarhely híres képviselője és a termetes *Biró* István olaszteleki földbirtokos, az új *»székely főrend«*. Mind a ketten repülőgépen érkeztek Budapestről.

— Hát nem nyugszom addig, amíg Székelyudvarhelynek jó repülőtere nem lesz! Ha kell kétszáz hold erre a célra, hát majd lesz kétszáz hold... — jegyzi meg Székelyudvarhely képviselője és jóváhagyólag bólogat fejével *Biró* István »főrend«.

Általában, hogy milyen messzemenő érdeklődés mutatkozik a repülés iránt a visszacsatolt keletmagyarországi és erdélyi részekben, erről nem egy cikket hanem vaskos könyvet lehetne írni.

Marosvásárhelyről Kolozsvárra édesanyjuk ölében két ikergyermek repült. Koruk: *mindössze ötvenkét nap.* Kolozsvárról Marosvásárhelyre egy öreg anyóka váltott jegyet. Kora: *nyolcvanöt év.* Persze — még sohasem repült előzőleg. Sőt — azelőtt még repülőgépet sem látott közelről. Nagy dolog volt számára ez a repülés. De nagyon sietős volt az útja és a Malert-tarifa meglepően olcsó, így a nyolcvanöt éves néni elhatározta magát a légiútra. Ezt az elhatározást nem szabad lebecsülni, mert mikor a harmincöt perces légiutazás után kiszállt a marosvásárhelyi repülőtéren, így szólt hozzám:

— A teringettét... miért nem hallgattam Kolozsvárott arra a kedves *Landes* Lajos úrra! Ez a fiatalúr azt mondotta: néni, üljön be nyugodtan a gépbe, majd meglátja, hogy milyen szép lesz a légiút anélkül, hogy a néninek bármilyen baja lenne. Igaza is volt! Elutazásom előtt fáradtam, költekeztem, mert két orvosnak is kikértem a tanácsát, hogy vajjon szabad-e nekem is repülni. Fölösleges volt ez a költekezés, hisz olyan szépen elhozott Kolozsvárról Marosvásárhelyre ez a repülőgép.

Landes Lajosnak a kolozsvári központi Malert-irodában van is mit hallgatnia. Hogy kell felöltöznie a légiutasnak? Mit kell magával vinnie? Forgathatja-e a fejét az utas, ha ki akar nézni az ablakon? Csak úgy özön-



Vida Gyula tábornok, Marosvásárhely kat. parancsnoka köszönti a keresk. minisztérium képviselőjét a repülőtéren

lenek a kérdések. Az egyik nagyváradi előkelőség (most repült először) két nagy útipokróccal lépett be Nagyvárad repülőterén a HA-JUF kabinjába, azt hitte, hogy a magasban nagyon fázni fog. Kolozsvárott, a kiszállásnál pedig nemcsak a nagykendőket, de még a mellényét is a kezében tartotta, mert olyan melege volt a repülőgépben. Egy székely gyáros feleségével és kétéves kisgyermekével váltott jegyet a kolozsvár—nagyváradi útra. Ők nemcsak kendőt, de elemózsiás táskát is vittek magukkal. Nyilván a gondos mama készítette el a sok jót. Kiszálláskor a mama hangulata megváltozott. Perlekedett a férjével a csomag miatt. Kiderült, hogy a kolozsvár—nagyváradi légiutat olyan gyorsan repüli be az utasgép, hogy gyárosnak és feleségének még arra sem volt ideje, hogy az elemózsiás csomagot kézbevegye. Általában nem »*begyakorolt*«, hanem úgynevezett »*alkalmi*« légiutasok foglalnak most helyet az Erdély felett repkedő Malert-gépekben. És meglepő, hogy mennyi *nő* repül. Hogy az erdélyi hölgyek milyen előszeretettel közelednek a nagy repülőgép felé. Még két kis cselédleány is felkereste a kolozsvári repülőteret. Megspórolt pénzük ott volt az erszényükben.

— Repülni szeretnénk! Repülőgépen szeretnénk eljutni Marosvásárhelyre — jegyezte meg a reptéri állomásfőnök előtt *Varga* Boris. — De — instálom — ki ne tessék írni ám az ujságba, hogy mi is repültünk, mert a szülénk odahaza a faluban megtudja és akkor menten leveszi a fejünket.

Egy másik alkalommal bivalyhúzta szekér fordult a marosvásárhelyi repülőtér elé. Ketten ültek a szekéren. Az egyik gazda fekete ünneplőben volt. Azután — mikor a bivalyok megálltak — könnyedén leugrott a szekérről. Szépen kifényesített rézveretű pénztárcájából elővett egy gondosan összehajtogatott huszast, letette a pénztáros elé:

— Jegyet kérek a repülőre! — mondotta. — Most, hogy a tanyán dolgoztunk, minden nap háromszor is elhúzott a fejünk felett ez a nagy gépmadár, hát nem bírom megállani, hogy



A légi posta indul Székelyföld felé

meg ne kóstoljam: milyen is lehet ez a repülés.

A bivalyos gazda átrepült Kolozsvárra. Onnét mingyárt részben gyalog, részben szekéren visszaindult Marosvásárhelyre. Jött volna ő visszafelé is repülőgépen. Pénze is volt hozzá. Csakhogy ezen a napon az összes kolozsvár—marosvásárhelyi járat gépén már ott díszlett a »*Megtelt*« tábla.



A marosvásárhelyi repülőtéren

A kolozsvári repülőtér kiépítésével, rendbehozatalával az illetékes rendbehozó szerveknek sokat kell foglalkozniok. Az erdélyi repülés kitűnően bevált. Mindent el kell követnünk, hogy az erdélyi légiforgalom megfelelően fejlődhessék. A honvédség ennél a kérdésnél is messzemenő készséggel sietett a polgári légiforgalom segítségére. A kolozsvári repülőtéren egy kibővített utászszázad és három munkaszázad dolgozik, hogy a hibákat kijavíthassák.

Az erdélyi repülés sok új barátot szerez a polgári légiforgalom számára. Rendkívül hasznos propaganda. Még a budapestiek közül is most sokan Erdély földjén ültek először utasgépbe.

Az ország egyik nagy idegenforgalmi intézményének harcsabajuszú »gazdasági direktora«, a közismert »Imre bátyám« is Kolozsvárott határozta el magát, hogy végre ő is felszáll a magasba. Nagyítóval nézve talán egy kicsit reszketett is. Mindenesetre sápadt volt. Hát még mikor *Landes* Lajos tréfásan megjegyezte:

— Van Imre bátyámnál ékszer is?

— ? ? ?

— Nehogy elvesszen a repülőgép roncsai között, ha majd lezuhannak, tehát inkább adja át, majd elraktározom a családja részére.

A »*gazdasági direktor*« most már legszívesebben lemondott volna a repülésről, de a bizottság többi tagja előtt ezt mégsem tehette. Hát — elrepült a géppel ő is. Másnap újra Kolozsvárra érkezett. Repülőgépen, azután odaállt *Landes* Lajos elé és így szólt:

— Tudod-e kiskomám, hogy ahol repülőgép lesz, ott engem a vonat nem lát többé!

Nebuló – Káplár – Levente

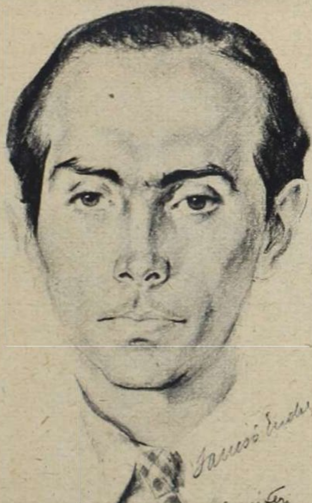
Jelentettük legutóbb, hogy a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* elkészítette legújabb iskola-, túra- és műrepülő sportgépét, a *Nebulóra* keresztelt *M. 25*-öt. Ezzel egyidejűleg lett készen a Légierők oktatógéppályázatán résztvett és díjat nyert másik két iskolagép is. Az egyik a *Káplár*. Ezt a gépet *Varga* László, az Aerotechnikai Intézet tanára szerkesztette. A gép a sóstói repülőgépkészítő üzemben készült. De készen van már a *Levente* is, *Fábián* András tervezte és ellenőrzése mellett építették meg a gépet a győri Vagóngyár repülőgépépítő üzemében.

A magyar sportrepülők bajtársiasságát jellemzi, hogy mind a három gép szerkesztője bensőséges, baráti viszonyban van egymással és nemes vetélkedés indult meg közöttük. Most ők a legkíváncsiabbak: vajjon melyikük gépe a legideálisabb, melyik felel meg jobban a célnak? A cél valóban jelentős feladat volt: meg kellett teremteni a mindenre használható, korszerű magyar iskolagépet, hogy ne kelljen még az iskolagépeket is örökösen külföldről behozni.

A *Magyar Szárnyak* hasábjain találkozhattunk a három gép szerkesztőjével. Szíves szóval és őszintén valamennyien azzal kezdik a beszélgetést, — hogy egymásról mondanak jót. Természetesen mindannyian a maguk gépéért drukkolnak, de tudják, hogy a két másik gép is kitűnő.

Adjuk át a szót a három új magyar sportgép szerkesztőjének:

Jancsó Endre: Azzal kell kezdenem, hogy kifelé a gép felelős szerkesztője — hogy így mondjam — én vagyok ugyan, de voltaképpen a Nebulót hár-



man terveztük. Én, *Szegedi* József és *Szokolay* András. Valamennyiünknek egyforma közünk van a géphez, amelynek apaságát szívesen és büszkén valljuk.

— Voltaképpen az *M. 25* megépítésére nem a pályázati kiírás adott alkalmat. Már régóta foglalkozunk a korszerű magyar iskolagép problémájával. Főleg azóta, hogy a nagymultú Gerlegépeink »kiöregedtek« és ma már sokkal különb tulajdonságokat várunk el az iskolagépektől. Nagyobb sebességű és érzékenyebb gép kellett, jobb átmenet a gyakorló gépekhez. Közönségesen ezt úgy tudnám elmondani, hogy lusta tehénről virgonc csikóra nem lehet mindjárt átülni.

Azt kérdezzük Jancsótól, hogy az elképzelt terveket sikerült-e a Nebulóban megvalósítani?

— Sikerült! Természetesen nem tagadhatja le az ember egy ilyen új masi-



nánál az apaság érzését. Megvallom: a gép külsőleg nagyszerűen tetszett, nem hittem volna, hogy repülőtulajdonságai is ilyen tetszetősek lesznek számomra.

— A berepülés előtt, előbb a súlypont lemérése következett, azután a gép egyéb súlyadatainak ellenőrzése. A legtöbb gépnél az történik, hogy nehezebb lesz a tervezettnél. A Nebulónál a súlypont semmiféle eltérést nem mutatott és a gép csak néhány százalékkal lett nehezebb a tervezettnél. A szerkesztési és építési munkálatok, annyira összehangolódtak, — nem hiába dolgoztunk hónapokon keresztül hárman a kelleténél jóval többet a legkisebb részleten is — hogy a gép sem nem faroknehéz, sem nem fejnehéz.

Maga *Jancsó* repülte be a *Nebulót*, az első startot így mondja el:

— A stabilitása olyan kiválóan sikerült, hogy csak egyszeméllyel fejnehéz kissé a gép, ami természetes is, hiszen a gép vezetője az első ülésben ül. Két személlyel azonban teljesen »egálban« van. Mint minden új gép berepülésénél, a Nebulónál is hosszú starttal kezdtem. Jóideig ragasztottam a földhöz, csak azután emeltem fel a gépet.

— Az eddigi berepülések során azt tapasztaltam, hogy a Nebuló fürgébb a Bückernél. Könnyen és finoman kormányozható, kényelmes, a kilátás belőle igen jó. A leszállása sima, szinte »magától száll le«.

Jancsó »magassági repülést« is végzett már a géppel, az első próbarepülés alkalmával 4800 méterre emelkedett 33 perc alatt. Ez másodpercenként 2.2 méteres átlagemelkedésnek felel meg, körülbelül arra képes hát, mint a Focke—Wulff Weihe.

— Remélem, — mondja Jancsó — hogy ötezerötszázig fel fog menni. Ez pedig azt jelenti, hogy a megkívántnál magasabb a csúcsmagassága.

Fábián és *Varga* gépeiről kérdezzük:

— Az természetes, hogy én a magam gépéért drukkolok. De az is természetes, hogyha akár Fábián, akár Varga gépe »győz« a nemes »konkurrenciában«, őszintén és igazán örülök majd neki. Nagyszerű fiúk, nagyszerű munkát végeztek. Itt arról van szó, hogy legyen korszerű magyar iskola- és gyalorlógép a külföldiek helyett és nem arról, hogy — ki csinálja.

Varga Lászlóval a Műegyetem aerotechnikai intézetében beszélgettünk a *Káplárról.*

— Igen, — mondja — *én is készen vagyok.* A *Káplár* most Sóstón van. A berepülések után bizonyos igazítanivalók vannak még rajta, azt végezzük el.

A problémával a pályázat kiírása óta foglalkozik. Udettel, Heinkel HD. 22-essel, Bückerrel sokat repült, sportrepülő.

— A pályázat megoldásánál a súlyt az *iskolára* helyeztem. A terv nem teljesen az enyém, részesek benne: *Szabó* Imre és *Lettner* Ferenc mérnökök. *Szabó* a Danuvia mérnöke, *Lettner* munkatársam az aerotechnikán.

— A *Káplárt* hét hónap alatt építették meg a székesfehérvári repülőgépjavítóüzemben. Augusztus huszadika táján repültek vele először az idén.

— Milyen a gép?

— *Magasfedelű, felsőszárnyú.* Én ennek a megoldásnak vagyok a híve iskolagépnél.



— Teljesítménye?

— *Maximális sebessége 180 kilométer, utazója 150.* Öt perc alatt emelkedik ezer méterre. Leszállósebessége 70—75 kilométer, kisebb a pályázatnál megkívántnál. A földön barátságos, jóindulatú, startnál nem hisztérikus, levegőben nyugodt, biztonságos. Műrepülni lehet vele. A lúpingot nagyszerűen csinálja, a vezetett orsót már nehezebben. Háton

kissé gondolkodik, nehezen jön ki belőle. A szükséges utánigazítások során természetesen ezen is segítünk.

— Háton egyébként túlzottan érzékeny. Az ülések mérete és belső berendezése körülbelül azonos a Bückerével. Az oktató elől ül, a növendék hátul. A gép csűrőfelületének mozgatásához kissé sok erő kell, most ezt is kiigazítjuk.

— A két »konkurrens« közül melyiket ismeri, tanár úr?

— *Jancsó* gépét, a *Nebulót* már láttam. A gép kiváló, teljesítménye szintén. Nagyon örülnék, ha az ő gépe nyerne. Mi nem azért dolgozunk, hogy elsők legyünk, hanem azért, hogy a problémát megoldjuk. A problémát pedig mindhárman megoldottuk és ez a legfontosabb. Szerintem a *Káplár* kezdő kiképzésre alkalmasabb, első fokig nagyon jó. A további repülőhaladásra már én is alsószárnyas gépet szerkesztenék.

Fábián András gépe, a »*Levente*« is elkészült. Szerkesztője ezt mondja a harmadik vadonatúj magyar iskola- és gyakorlógépről.

— Régóta vajúdik bennem ez a dolog, a kiírás csak alkalmat adott a régi terv elkészítésére.

— Évek óta tervezem, hogy legyen már egy magyar iskolagép is. A Hungáriák óta magyar iskolagép nem volt, azóta valóságos űr tátong a gépszükséglet terén ebben a vonatkozásban.

— Olyan gépet igyekeztem megszerkeszteni, amely a magyar viszonyoknak legjobban megfelel. Az ilyen gépet pedig így lehet legjobban meghatározni: a gépet ne sebességre, teljesítményre építsék, hanem legyen könnyen kezelhető, jó repülőtulajdonságú, kis leszállósebességű. A gépből legyen jó kilátás a növendék és az oktató számára. Az egyik legfontosabb kontsrukciós feltétel pedig az, hogy az esetleges baleseteknél a bennülők a lehető legjobban meg legyenek védve. Mindezt a Leventénél — szerintem — *sikerült teljesen elérni*. A gép repülőtulajdonságai megfelelők, a gépből nagyszerű a kilátás, hiszen a Levente felsőszárnyas.

— A *Levente* megszerkesztésére a pályázati kiírás adta természetesen az impulzust.

— A *Levente* szerkesztésénél a fenti szempontokat tartottam szem előtt. A gépben a vezetőülés hátul van, az oktató elől ül, hogy a növendék állandóan láthassa. A gép adatai a szerkesztés szerint: *utazósebessége 180 kilométer körül van, maximális sebessége 190—195 kilométer, leszállósebessége pedig alatta van a nyolcvan kilométernek.*

Arról beszélünk *Fábián* Andrással, hogy mit remél a kész gépek versengésétől?

— Bizonyára az fog győzni, amelyiket a legalkalmasabbnak találják majd a kipróbálások során. Bármelyik gép győz is, a fontos az eredmény lesz. Az, hogy *végre megvan a korszerű magyar iskolagép.*

Azt kérdezzük, versenytársai közül kinek a gépét látta eddig?

— Láttam *Jancsó Nebulóját*, sőt: repültem is vele.

— Milyen a gép?

— Nagyszerű. Igazán örülnék, ha az én gépem is sikerülne ilyen mértékben.

Fábián azután elmondja, mi vezette a magasfedeles gép szerkesztésére:

— A magam részéről a magasfedelű megoldás híve vagyok a pályázatban megkívánt feltételek megoldására. szükséges gépet illetően, de azt tartom, hogy a magasfedelű megoldás más szerepre is jó. Csaknem valamennyi közelfelderítő gép magasfedelű. A *Heinkel 46-os*, a *Henschel Hs. 129-es*, vagy a *Westland Lysander*. De magasfedelű a *Fieseler—Storch* is, ami már harcigép is. Tehát annál a gépnél, amelynél nem a sebességen van a lényeg, hanem a jó, nyugalmas repülőtulajdonságon, *a magasfedelű megoldás a helyes*. A magasfedelű gép ezek szerint oktatógépnek, közelfelderítő gépnek és harcifelderítő gépnek egyaránt a legalkalmasabb. Még futárgépnek is a legmegfelelőbb.

Magáról a gép szerkesztéséről beszél ezután:

— *Korbuly* László igazgató megértő segítségével kezdhettem el *Weiss* Manfrédéknál a tervezést, utána a munkálatokat új munkahelyemen, az *Uhri Testvéreknél* fejeztem be. A gépet a győri vagóngyár repülőgépépítő üzemében építették. Ott gyárszerűleg, sorozatgyártásra vannak berendezkedve és együtt találtam a repülőgépépítéshez szükséges eszközöket és szakszemélyzetet.

A magyar sportrepülővilág nagy figyelemmel várja, hogy a nemes versengésből a *Nebuló*, a *Káplár* és a *Levente* közül melyik lesz a győztes. *Bármelyik »győz« is, készen van már a korszerű magyar iskolagép háromféle kivitelben.*

Raczkó Lajos

REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGIPOLITIKA, SZERVEZÉS

Veuillemin tábornok utódja a francia légierők élén Jean Romatet tábornok lett. — Tétu hadtesttábornok, aki a háború alatt a vezérkar főnöke volt, Equátori Afrika főkormányzójának helyettese lett. — Girier tábornok az algiri francia légierők parancsnokságát vette át. — Harcourt repülőtábornok a népjóléti és családvédelmi minisztérium vezetésétől visszavonult.

✱

Weygand tábornokot repülőbaleset érte, amikor Afrika felé repülvén új szolgálati beosztásába készült. Sérülései könnyű természetűek.

✱

Sugijama tábornokot, aki régebben a japán légierők parancsnoka volt, a császár a japán vezérkar főnökévé nevezte ki.

✱

Romániában — a Züricher Zeitung október 17-i jelentése szerint — feloszlatták a légügyi és tengerészeti minisztériumot és megszüntették a hadfelszerelési minisztériumot. A feloszlatott minisztériumokat a hadügyminisztériumba olvasztották be, amely négy főcsoportból áll: hadügyi, légügyi, haditengerészeti és hadfelszerelési főcsoportokból.

✱

Szervezési gondok Nagy-Britanniában. Snell angol képviselő a parlamentben azt követelte, hogy a szárazföldi hadsereghez külön repülőalakulatokat osszanak be és azokat a légierők többi részétől függetlenítsék. A javaslatot elvetették.

✱

Szovjet-Oroszország katonai és légügyi külképviselete Londonban 1937 óta szünetelt. Az utolsó londoni orosz katonai attasét Sztalin kivégeztette. Az új orosz katonai attasé: Sklaroff ezredes és az új légügyi attasé: Shvetzoff őrnagy most érkeztek meg Londonba. Kinevezésük — a Züricher Zeitung szerint — nem jelent semminémű változást az angol-orosz diplomáciai viszonyban.

✱

Ujjászervezik az amerikai hadsereg légierőit. Az újjászervezés a decentralizáció jegyében történik meg. Hat körzetre osztják fel a légierőket és a mai öt repülődandár számát tizenháromra szaporítják.



A brenneri találkozó

Uruguay is követi Anglia példáját? Uruguay kormánya az Egyesült Államoktól torpedórombolókat és bombázórepülőgépeket kért. Valószínűnek tartják, hogy az Egyesült Államok Uruguaytól is légi és tengeri támaszpontok létesítésére kérnek engedélyt ellenszolgáltatásképpen.

✱

A *torpedórombolókért* bérbeadott angol szigeteken amerikai katonai bizottságok járnak, hogy megvizsgálják a légi és tengeri támaszpontok létesítésének lehetőségeit. Különösen a Bermudákon akarnak sürgősen berendezkedni, valamint a Panama-csatornát biztosító Cocos- és Galapagos-szigeteken. Az előbbi Costa Rica, az utóbbi Ecuador tulajdona.

✱

Amerikai támaszpontok Dél-Amerikában? Egy hírlapíró kérdést intézett Brazília külügyminiszteréhez: mi igaz abból, hogy az Egyesült Államok Dél-Amerikában is repülő- és tengerészeti támaszpontokat szándékoznak létesíteni. A braziliai külügyminiszter a feltett kérdésre nem kívánt választ adni.

✱

A brit légierők parancsnokságában beállott változás folytán a bombázó erők parancsnoki helye megürült; Portal tábornagy, jelenlegi vezérkari főnök régi helyét az angol bombázó alakulatok élén Peirse tábornaggyal töltötték be, aki eddig a repülő vezérkar főnökének helyettese volt. Sir Cyril Newall, a repülővezérkar régi főnöke, Ujzéland főkormányzója lett.

✱

Chamberlain kiválása az angol kormányból részleges kormányválsághoz vezetett. A kormány átalakításának a repülés szempontjából csupán annyi jelentősége van, hogy a közlekedésügyi minisztérium élére Moore-Brabazon alezredes került, aki Britanniában az első számú pilótaigazolvány tulajdonosa, továbbá Sir John Reith, az angol légiforgalmi vállalatok elnöke, az újonnan szervezett közmunkaügyi minisztérium élére került, amelynek



Mussolini az olasz trónörökössel

egyik elsőrendű feladata lesz a közös légvédelmi óvóhelyek körül felmerült hibák orvoslása.

✱

Az amerikai fegyverkezési programm szerint a haditengerészet 1949-ig 70 százalékkal erősödik meg. A csatahajók száma 15-ről 35-re emelkedik. A haditengerészet létszámában a következő változások történnek:

1940:	145.000 fő
1941:	250.000 fő
1946:	400.000 fő

1942-ig elkészülnek az új haditengerészeti és légitámaszpontok, részint az amerikai, részint pedig az idegen hatalmaktól bérbevett területeken. A kubai támaszpontot még az idén ősszel megerősítik. A haditengerészet légierőinek repülőgép létszámát 2000-ről 1946-ig vagy legkésőbb 1949-ig 13.500-ra emelik fel.

✱

Újabb póthitel az amerikai haderő fejlesztésére. 1.470,000.000 dollár póthitelt szavazott meg az amerikai parlament szeptember 26-án a haderő fejlesztésére. Ezzel 13 milliárd dollárra nőtt az az összeg, amelyet az



A tengely két kiváló külügyminisztere sorsdöntő megbeszélések után

Egyesült Államok törvényhozása az idén a haderő fejlesztésére megszavazott. Ez mintegy négyszer-ötször annyi, mint Magyarország egész ingatlan vagyonának értéke.

Az újonnan megszavazott kereken másfélmilliárd dollár póthitelből kereken 1¼ milliárd dollár a hadsereg fejlesztésére esik. A hadseregre eső hányad negyedrészét — 300 millió dollárt — a repülőipar kiépítésére, további 55 millió dollárt pedig a légierők kiképzésének gyorsítására fordítanak. Az utóbbit olyan színvonalon akarják tartani, hogy évente 7000—12.000 kiképzett repülőgépvezetőt tudjanak a startvonalra állítani.

A haditengerészetnek csak mintegy 70 millió dollár jut az új póthitelből. Ebből 27 millió dollárt repülőgépfegyverzetre, 15 millió dollárt a repülőipar fejlesztésére és 9 millió dollárt légelhárító fegyverek előállítására költenek.

✱

*250 új repülőtiszt*et és 300 új repülőaltisztet vesznek fel Olaszországban. A tiszti állásra pályázók életkora: 17—26 év, az altiszti helyek pályázóinak előírt életkora: 17—20 év. A kiképzés időtartama: 18 hónap.

✱

Roosevelt egyik fia: Elliot Roosevelt az amerikai légierők tartalékában repülő századosi rendfokozatot visel. A fiatal Roosevelt egyébként a polgári életben a repülő kereskedelmi kamara másodelnöke.

✱

A *Kanadában* kiképzés alatt álló norvég repülőcsoport 900 főt számlál. Parancsnokuk az ismert norvég repülő: Bernt Balchen. Ha a kiképzést befejezték, áthajóznak Európába és belépnek az angol légierők kötelékébe.

✱

Pricolo repülőtábornok, az olasz légierők vezérkari főnöke és államtitkárja Észak-Afrikában megszemlélte az ottani olasz repülőcsapatokat.

✱

Felelősségrevonás Franciaországban. Nemcsak a minisztereket vonják felelősségre Franciaországban, hanem az ipari és a gazdasági élet vezetőit is. Igy Bloch repülőgépgyáros, Weiller repülőgyáros (a Gnome & Rhone-gyár igazgatója), továbbá Philippe bankár is a vádlottak padjára került.

KATONAI REPÜLÉS.

Német repülőcsapatok Romániában. A svájci Interavia-hírszolgálati iroda szerint a Romániába érkezett német repülőgépek számát nem lehetett megbízhatóan ellenőrizni. Az erről szóló sajtóközlemények 100 és 500 gép között ingadoznak. Állítólag nemcsak vadászrepülőgépek szállottak le Romániában, — főleg az olajmezők védelmére — hanem számos csapatszállító repülőgép is állomásozik a Bukarest melletti baneasai repülőtéren.

A Romániába küldött német légierők parancsnoka Speidel altábornagy, aki eddig a II. légihadsereg vezérkari főnöke volt.

✱

Wick német repülőszázados, egy vadászrepülőosztály parancsnoka, 40-ik légigyőzelme után a Führertől megkapta a legmagasabb háborús kitüntetést: a vaskereszt lovagkeresztjéhez a tölgyfakoszorút. Wick a harmadik német repülőtiszt, aki ebben a kitüntetésben részesült.

✱

A burmai út megnyitásával egyidőben a repülőgépszállítás is megkezdődött Kína felé. Egy gőzösön 33 amerikai repülőgép érkezett Manilába, ahol további 20 repülőgépet vesz fel, amelyek hónapok óta ott vesztegelnek a burmai út lezárása következtében. Az utóbbiakat szintén Kínába szállítják.

✱

A Lockheed P—38-típusú kétmotoros amerikai rombolók átvételi repüléseit Burbankban szeptember végén megkezdték. Az amerikai hadsereg 52 millió dollár értékű rombolót rendelt meg a Lockheed-gyárnál.

✱

André Maurois francia író, aki a háború alatt az angol vezérkarnál összekötő tisztként működött, visszaemlékezéseiben érdekesen világítja meg a francia összeomlás okait.

A légierőkről a következőket írja:

A háború kitörésétől a tényleges beavatkozásig eltelt nyolc hónapot nem használták ki megfelelően. A repülőipar szakmunkásait katonai szolgálatra hívták be és a laktanyákban burgonyát hámoztattak velük. Hónapokig tartott, míg ismét összegyüjtötték őket.

Sokáig nem rendeltek repülőanyagokat Amerikából, pedig az amerikai ipar bizonyos cikkekben exportképes volt. A megrendeléseket azért nem adták ki, mert a Franciaországban gyártott repülőmotorok kevesebbe kerültek, mint az amerikaiak. Azonban az árkülönbséget a háború elvesztésével kellett megfizetniök.

A francia repülőipar lendületbe hozásához szükséges munkagépeket csak 1942-ben akarták leszállítani...

A fontos szerepet betöltő 7. hadsereg parancsnokának: Giraud francia tábornoknak mindössze nyolc repülőgép állott rendelkezésére. Ha a tábornoknak légi felderítésre volt szüksége, kisegítésképpen a Franciaországban állomásozó angol légierőkhöz kellett fordulnia. Ez azonban nem történhetett meg közvetlenül, hanem azt először Georges tábornoktól, a francia vezérkar főnökének helyettesétől kellett kérnie. Ez továbbította a kérést Gamelinhez, a francia generalisszimuszhoz, ő továbbadta a franciaországi angol légierők parancsnokának, Barratt angol tábornoknak, aki végül is Blount angol tábornokkal az együttműködési bizottság parancsnokával közölte a parancsot a gépek kirendelésére. Mire a parancs a gépek elindítására az illetékes parancsnokhoz elérkezett, akkorra a felderítendő ellenség rendesen már át is törte a francia vonalat.

✱

Henry Bidou francia katonai író szerint 1940 május 10-én, a német támadás megindulásakor, a francia hadseregnek csak 31 korszerű és 64 korszerűtlen bombázó repülőgépe volt, míg a vadászrepülőgépek száma 420-ra rúgott. Ilyen jelentéktelen légierővel akarta felvenni a harcot a francia vezérkar Göring tábornagy hatalmas légi flottájával.

✱

Brit-Indiában tíz repülőkiképző központot állítottak fel, amelyek évente 300 repülőgépvezetőt és 2000 szerelőt fognak kiképezni.

✱

Az amerikai repülőterek számát 4000-re kívánják felemelni és erre egyelőre 80 millió dollárt irányoztak elő.

✱

Az időjelző szolgálatnak rendkívül nagy jelentősége van a most folyó légi harcokban. Naponta 70 német repülőgép és többezer időjelző léggömb száll fel az időjárási adatok összegyüjtése végett. A várható időjárást 94%-os biztonsággal sikerül megállapítani.

✱

Repülőkiképzés Olaszországban. Vittorio Giovine tábornok, az olasz kiképző központok vezetője a Vie dell'Ariában közölte, hogy Olaszországban ezidőszerint 135 katonai repülőiskola áll rendelkezésre. Ezekben többezer repülőgépvezető áll kiképzés alatt.

✱

50 millió dollár hitelt bocsátottak rendelkezésre Amerikában 100-as oktán számú üzemanyagtartalék biztosítására.

✱

Tömeges pilótakiképzés az Egyesült Államokban. Az Egyesült Államok kormánya tervbe vette 1941 július 1-ig 50.000 pilóta kiképzését. Az idén nyáron 550 pilótaiskolában mintegy 17.500 növendék állott gyakorlati kiképzés alatt és további 32.000 kezdte meg ősszel az elméleti pilótatanfolyamot, akik gyakorlati kiképzésre még csak ezután kerülnek. Az amerikai lapok vészharangokat kongatnak az Egyesült Államokat fenyegető állítólagos német veszély miatt és azt állítják, hogy az Atlanti-óceán, amelyet Amerika Maginot-vonalaként szoktak emlegetni, semmivel sem erősebb akadály a német előretörés útjában, mint a franciák Maginot-vonala volt.



Ivan Ivanov bolgár miniszter római látogatása

Létszámviszonyok az amerikai légierőknél. Az amerikai hadsereg légierőinél a kiképzett pilóták száma: 5343, a kiképzés alatt állóké: 2314. A haditengerészet légierőinél a kiképzett pilóták száma: 2958, a kiképzés alatt állóké: 1559.

Ez a kereken 12.000 főt számláló pilótalétszám nem elegendő a nagyarányú fegyverkezési program végrehajtásához. Ezért a kiegészítésről már most gondoskodni kívánnak. Igaz, hogy az amerikai légiforgalom és a repülősport hatalmas személyi tartalékot képvisel, de a sportpilóták gyökeres átképzésre szorulnak, mielőtt, mint katonai pilóták alkalmazásra kerülhetnek. Az amerikai Aero Club elnöke most bejelentette egy polgári repülő tartalék (Civil Air Reserve) felállítását, amelynek tagjai a felderítő, összekötő és szállítórepülésben is kiképzést nyernek.

*

Nagy feltűnést keltett az Egyesült Államokban, hogy a »Langley« repülőgépszállító hajón váratlanul egy japán férfire bukkantak.

*

Új típusú német fényszóró? A »Sera« olasz lap jelentése szerint Németországban új típusú fényszóróval kísérleteznek, amelynek fényereje jóval nagyobb, mint az eddigieké s a fénynyalábjába kerülő ellenséges repülőt teljesen megzavarja.

*

Francia pilóták Gibraltárban. Észak-Afrikából nagyobb számú francia repülőcsoport érkezett Gibraltárba. Nyolc gépet út közben lelőttek közülük. Állítólag Kelet-Afrikában és Egyiptomban is harcolnak francia pilóták angol zászlók alatt. Néhányat le is lőttek már közülök.

REPÜLŐSPORT

A benzinhiány miatt Svédország ezentúl nagyobb súlyt vet a vitorlázó repülő kiképzésre, mint eddig és a vitorlázó repülés felkarolása céljából a svéd Aero Clubot erőteljesebb támogatásban részesíti.

*

Bambusz-vázú és bordázatú vitorlázó repülőgép épült Japánban. Neve: »Mayeda 105«. Terjedtsége: 11.2 m. Üres súlya: 90 kg.

LÉGIFORGALOM

A francia légiforgalom szeptember 26-án néhány belföldi vonalon megindult. Ezenkívül Franciaország és Észak-Afrika között is van rendszeres légijárat hetenként háromszor.

*

Légiforgalom Németország és Portugália között. Október 7-én megnyilt a légiforgalom a Berlin—Stuttgart—Lyon—Barcelona —Madrid—Lisszabon útvonalon. A járatot a német Lufthansa bonyolítja le.

*

Svédországban beszüntették a légiforgalmat az Angliából elszabadult záróléggömbök miatt, amelyek ködben veszélyeztették a repülőgépek biztonságát. 50 elszabadult léggömböt figyeltek meg svéd terület fölött az utóbbi időben.

*

Az amerikai óceánjáratokat ezentúl »Atlantic Clipper«, »Dixie Clipper« és »Yankee Clipper« típusú repülőgépekkel bonyolítják le. Az üzemanyagtartályokat 16.000 literről 20.450 literre növelték. A Bermuda-szigeteknek ezentúl nagyobb szerepük lesz az amerikai óceánjáratok lebonyolításánál amióta a szigetek 99 esztendőre amerikai fennhatóság alá kerültek.

*

Az Egyesült Államok és Újzéland között megindult a rendszeres légiforgalom. A járatokat négymotoros Boeing-314 típusú vizirepülőgépekkel bonyolítják le.

*

81.532 utas utazott 1939/40-ben repülőgépen külföldről az Egyesült Államok területére; 48 százalékkal több, mint az előző évben.

*

Az orosz légiforgalom szolgálatában két ikernővért is alkalmaztak. Mindketten forgalmi pilóták és a szibériai útszakaszon vesznek részt a légiforgalom lebonyolításában.

*

Új Douglas-gépeket helyezett üzembe az amerikai légiforgalom. Az új repülőgépek típusjelzése DC-6. Az új kétmotoros elődjétől: a DC-3-tól külső alakra nem sokban különbözik. Nappal 24, illetve 32 személyt, éjjel 16 személyt szállít. Két darab, egyenként 1600 lóerős, Cyclone-típusú kettős csillagmotor hajtja. A utasokon kívül 6000 kg fizető súlyt visz. Legnagyobb sebessége 441 km/ó, működési sugara (60%-os teljesítmény mellett) 2870 km.

A másik Douglas-gépről, a DC-5-ről szóló hírekkel hirtelen elhallgattak. Néhányat leszállítottak belőle a hollandoknak a hollandindiai légiforgalom lebonyolítására, azonkívül az amerikai haditengerészet is kapott hét példányt belőle csapatszállítások céljára. De többet azután nem lehetett hallani róla. Lehet, hogy ebből a kereskedelmi »Douglas Commercial« (DC)-típusból fejlesztették ki a későbbi Douglas-bombázót: a Douglas DB-7-et.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Németország üzemanyagkészlete. Angol hírforrásból olyan híreket terjesztenek, hogy Németország üzemanyagkészlete kifogyóban van s ennek következtében rövidesen alább kell hagyni az Anglia ellen intézett német légitámadások hevességének.

A német távirati iroda jelentése szerint ezzel szemben az a valóság, hogy a Belgiumban, Hollandiában és Franciaországban talált üzemanyagkészletek elzsákmányolása következtében Németország üzemanyagkészlete most nagyobb, mint a háború kitörésének idején volt. Ehhez járul, hogy az utóbbi időben Németország befolyása a Balkánon megerősödött s így a román olaj most már teljesen a tengelyhatalmak rendelkezésére áll. Egyébként Németország Szovjet-Oroszországgal is tárgyalásokat folytat orosz olaj Németországba történő szállítása végett.

*

Svédország már régebben megrendelt az Egyesült Államokból 250 darab vadászrepülőgépet, 130 kétülésest és 150 együlésest. Az amerikai gyárak jelentékeny előlegeket is kaptak a megrendelőtől. A gépeket ennek ellenére csak részben szállították le Svédországnak, mert az elnök a »Faddis Bill« nevű újonnan hozott törvény értelmében a kivitelt megtiltotta.

A betiltásban egyesek az angolok kezét sejtik. Az angol kormány azt akarja keresztülvinni, hogy a neki szóló repülőszállítmányok rovására a semlegesek ne kaphassanak Amerikából repülőgépeket és főleg olyan államok legyenek eltiltva az amerikai repülőgépexporttól, amelyek Németországgal szoros érintkezésben állanak, illetve, ahol a német befolyás erősen érvényesül.

*

Alaptőkeemelés — emeletes starttal. A német Hakenfelde G. m. b. H. repülőfelszerelési cikkek gyára alaptőkéjét 20.000 RM-ról 15 millió RM-ra emelte fel.

*

Két új olasz repülőgéptípusról írnak az olasz és a külföldi lapok. Az egyik — a Piaggio P—123 — külseje után ítélve távolsági bombázó, míg a másik egy új vadászgép, amelynek mintegy 550 km a sebessége. Egyéb részletek hiányoznak.

*

Hurricane-gyártás Kanadában. A brit kormány Kanadában 600 darab Hurricane-típusú vadászrepülőgépet rendelt.

Az amerikai repülőgépgyártás gyorsítása. Morgenthau pénzügyminiszter bejelentette, hogy bizottság alakult a repülőgépgyártás gyorsítása és a repülőgéptípusok egységesítése céljából.

A bizottság tagjai: Knox haditengerészeti miniszter, Stimson hadügyminiszter, Knudsen, a nemzeti véderőbizottság elnöke és Morgenthau pénzügyminiszter.

*

Munkáslétszám az amerikai repülőiparban. Morgenthau a következő számokat közli az amerikai repülőiparban foglalkoztatott munkások létszámáról:

1938 szeptember	28.700
1939 „	50.600
1940 „	118.800

Amint a fenti számokból megállapítható, a létszám két év alatt a négyszeresére nőtt.

*

Kiviteli tilalom repülőgépbenzinre. Egy amerikai kormányrendelet — amint ismeretes — július 27-én kimondta a kiviteli tilalmat valamennyi repülőüzemanyagra. Ez alól csak a Kanada és Anglia felé irányuló szállítmányok képeznek kivételt. Ez a tilalom főleg Japán ellen irányult, mégis éppen Japán volt az, amelynek javára a tilalmat a derék yankek megszegték. Az Anglo Iranian Oil Co. nevű angol érdekeltség Amerika nyugati kikötőiből a tilalom kimondása után is nagymennyiségű repülőbenzint, ólomtetraethylt és közönséges benzint szállított Japánba. Az amerikai Shell, a Standard Oil és más olajérdekeltségek siettek Washingtonban tiltakozni a törvényellenes cselekedet ellen, mire Roosevelt szeptember 13-án egy újabb rendeletet bocsátott ki, amely hangsúlyozza, hogy nemcsak repülőüzemanyagot, hanem annak előállításához szükséges nyersanyagokat, gépeket sem szabad kivinni az országból. Sőt még a magas oktánszámú üzemanyagok előállításának leírására is kimondja az új rendelet a szigorú kiviteli tilalmat.

*

Emelkedik az amerikai hadianyagkivitel. 1940 január 1-től augusztus 31-ig az Egyesült Államok hadianyagkivitele Nagybritanniába 86,154.000 dollárt tett ki. Ebből augusztus hónapra 35,847.000 dollár esik, ami arra mutat, hogy az Angliának szánt amerikai hadianyagkivitel görbéje erősen emelkedőben van. Egyébként az augusztusi kivitel 90 százaléka repülőgépekből és repülőgépalkatrészekből állott.



Szárnyról szárnyra

A *Filó* Béla alapította budafoki Fulgurról megírtuk néhányszor, hogy az egyik leglelkesebb és eredményekben leggazdagabb repülőcsoportosulás. Most megint hallatnak magukról a budafoki fiúk: bensőséges sikerű repülőelőadást rendeztek a magyar repülés több vezetője és hatalmas közönség előtt a budafoki Attila-mozgóban. *Vitéz Szepetneky* Béla konferálta a műsorszámokat, *Hockel* Emil elnök mondott lendületes repülőbeszédet, szavalatok is voltak a műsorban. Két repülőfilmet pergettek, az egyik *»A magyar repülés története«* volt, a másik: *»A szárnyas tengerészek«.*

*

»A magyar repülés története« című filmet régi repülőfelvételekből és a filmhíradó repülőriportjaiból állítja össze a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. A budafoki Fulgur-előadáson a majd egész estét betöltő film egy »őskori« részét és egyik legmodernebb riportját vetítették ízleltetőnek.

Az »őskori« rész az 1933-ban tartott soproni repülőnap filmje.

· Kezdődik: Sopron a levegőből, a lövész erdők a levegőből. Azután: Zögling - avatás, *vitéz Hefty* Frigyes, a magyar vitorlázórepülés nagy előharcosa és az akkor legismertebb hölgyrepülő: *Abaffy* Genovéva repülnek a »korszerű« Zögling-eken bemutatót. *Bánhidy* Antal, a jó öreg B. L.-en repül, műrepülésfiguraként egy merész Tauchert örökített meg a filmkamara.

A »modern« rész a Faruk királyhoz úton levő M. 24-es belgrádi megérkezését és a magyar repülők barátságos fogadtatását örökíti meg. Ezt a filmfelvételt a Magyar Filmiroda rendelte meg a jugoszláv filmhíradónál. A jugoszláv operatőrök derekas munkát végeztek, a megérkezés minden jelenetét lekapták. A filmtekercs valamelyes elnézés következtében hetek mulva érkezett Budapestre, amikor a gépeket szerencsésen leszállító műegyetemi repülők második csoportja is szerencsésen hazaérkezett. Aktualitását a késés miatt elvesztette akkor, történelmi emléknek éppen megfelelő és érdekes része lesz a nagy repülő riportfilmnek.

*

Szegedi József, a műegyetemiek lankadatlan munkájú műhelyfőnöke új gépet tervez. A »láda« 240 lóerős motorral megy majd és — a tervek szerint — többet kell majd tudnia a nagy Aradonál.

*

Az alföldi vitorlázórepülők az elmult héten szívesen és szívből gratuláltak *vitéz Bogyai* Kamill-nak, a szentesiek vezetőjének. *Kamill kapitány*-t ugyanis — őrnaggyá léptették elő.

— Azért továbbra is »vitorlázókapitány« maradok, — mondotta — amikor kezetfogtunk vele Szentesen a csendőriskola felavatásának ünnepén.

Régi és romantikus szerelem jutott el napokban a boldog »happy-end«-hez: *Czirmay* Zoltán ny. repülőszázados, tábori pilóta, a Magyar Aero Szövetség felügyelői karának vezetője házasságot kötött *Korándy* Stefivel. Az új párt a repülővilág részéről elhalmozták szerencsekívánatokkal.

*

A szegedi gyors utasai Vecséstől az ablaknál szoronganak: örömmel nézik a ferihegyi repülőtéren folyamatban lévő nyüzsgő építkezéseket. A terep nagy része már gyepesítve van, munkások serege dolgozik az óriási hangárépületen. És épül a repülőtérre vezető út.

A vecsésiek és pestszentlőrinciek remélik, hogy az új repülőtér meghozza közlekedési panaszaik orvoslását is. Abban bíznak, hogy rendszeres autobuszjáratok lesznek majd a fővárosból Ferihegyre és hogy az autobuszok — útközben is megállanak majd.

*

Vitéz Bonczos Miklós belügyi államtitkár új minőségében — tudvalevően menekültügyi kormánybiztossá nevezték ki — első hivatalos útjára is repülőgéppel ment. Gyors, megnyugtató és levezető intézkedéseket nagy távolságokon a repülés segítségével tesz.

Előző, árvízvédelmi kormánybiztosi minőségében valósággal rekordot tart: félesztendő alatt 76 órát töltött a levegőben. Átlag 200 kilométert számítva egy órára: 15.200 kilométert repült.

*

Meleg ünnepség keretében üdvözölte *vitéz Háry* László repülőezredes, a m. kir. honvéd légierők parancsnoka, előléptetett tisztjeit. *Háry* ezredes ez alkalommal adta át *Dóczy* Lóránd hadmérnökkari századosnak a Kormányzó Úr dícsérő elismerését.

Dóczy százados irányította az árvizek alkalmával a légierők segítő tevékenységét, amely felderítésből és a jégtorlaszok bombázásából állott. Nagyrészt a légierők beavatkozásának volt köszönhető, hogy idejében megfékezhették az árvizek még borzalmasabb pusztításait.

Vitéz Háry László légierő-parancsnok beszédében hangsúlyozta, hogy a kormányzói elismerés a szolgálat teljesítésében elért kimagasló eredmények dícsérete.

Horthy Miklós Kormányzó Urunk kifejezetten »az 1940. évi országos árvízveszedelem leküzdése érdekében kifejtett kiváló és eredményes teljesítmények«-et dicsérte meg a *Dóczy* százados által vezetett és irányított nehéz munkában.

Dóczy százados a Mérnökegyesület felkérésére külön előadást tart a légierők árvízi segítő tevékenységéről.





Regénypályázatunkon II. díjat nyert pályamű

I. fejezet.

A telefon mélyen búgott, kicsit lustán, mintha csak beleásított volna a csöndbe. A titkárnő is unottan nyúlt a hallgató után, aztán csak ennyit mondott:

— Ön következik, mérnök úr!

Az ablaknál álló szőke fiatalembert elöntötte az izgalom. Bátortalanul lépett a párnázott ajtó felé. Tudta, érezte, hogy most dől el a sorsa. Most tudja meg, érdemes volt-e hosszú éveken át, mindenről lemondva csak dolgozni és küzdeni azért, hogy megvalósíthassa régi álmát: repülni a magaszerkesztette repülőgépen.

Amikor egy héttel ezelőtt elhozta terveit, nem vett erőt rajta annyira a szorongó érzés, mint most. Akkor is itt állt az ajtó előtt és nagyot fohászkodott, de ma jobban remegett a keze, amikor a kilincsre tette. Mindez azonban csak addig tartott, míg be nem lépett a vastagon párnázott ajtón. Amikor megállt az Egyesült Magyar Autó és Repülőgépgyár mindenható műszaki igazgatója előtt, már teljesen nyugodt volt. Annyira szokatlanul nyugodt, hogy maga is meglepődött. De ebben a pillanatban olyan biztosnak érezte a dolgát, mint még soha.

— Parancsoljon helyet foglalni, mérnök úr! — nyujtotta kezét barátságosan az igazgató. — Dohányzik? Parancsoljon! — Az ezüst cigarettatartó vert fedele felnyilt a fiatal mérnök előtt. Gábor erre a szíves fogadtatásra nem volt elkészülve, annál inkább jólesett neki és megerősítette hitében, hogy gépét megépíti a gyár.

Jólesően és boldogan szippantott egyet a cigarettából és hirtelen az jutott eszébe, vajjon mennyit kérjen a szabadalmazott szárnytervek átengedéséért. Érdekes, erre még sohasem gondolt. És most, ha megkérdik tőle, mennyiért hajlandó átadni terveit, azt sem tudja tízezret kérjen-e vagy százezret. Zavarában alig figyelt az igazgatóra s mire megvilágosodtak előtte a szavak, már úgy érezte magát, mint a pilóta, akinek gépéről leválnak a szárnyak és zuhan, zuhan a mélybe.

— ... az elgondolás érdekes, de a tervek annyira távol állnak a valóságtól, hogy gyakorlatban kivitelezésük egyenlő a lehetetlennel... A kísérletezés különben is rengeteg pénzbe kerülne... és... gyárunk nem rendelkezik megfelelő anyagiakkal, hogy ilyen fantasztikus és kevés eredménnyel kecsegtető terveket támogatni tudna... — hallotta zuhanásában az igazgató szavait. Úgy érezte, mintha a halálos ítéletet mondták volna ki felette. Annyira elhagyta ereje, hogy egyetlen ellenérvet sem mert megkockáztatni. Pedig hogy felkészült rá. Mennyit számolt hosszú éjjeleken át, mennyit kísérletezett, hogy készítette egymásután az apró modeleket, hogy megtalálja a szárnyak



legjobb alakját. Lehetetlen, hogy tévedett volna. Vagy mégis...? Ki tudja. Lehet. Biztos csak az, hogy a szép tervek, a gyönyörű álmok összeomlanak. S kegyetlenül magukkal rántották alkotójukat is.

Azt sem tudta, hogyan ért az utcára. Hóna alatt szorongatta a nagy gonddal pergamentre rajzolt terveket, amelyekről eddig azt hitte, hogy kincseket érnek, de most szerette volna elhajítani őket, mint értéktelen papírhalmazt. Meg is tette volna, ha lett volna hozzá ereje. De még arra is lusta volt, hogy kezét kivegye zsebéből. Pedig köszönni is kellett volna. Érezte inkább, mint látta, hogy ismerősök mellett megy el, de nem törődött most velük. Túlságosan el volt foglalva önmagával.

Kisdiák korában érezte magát így, amikor édesanyja megtiltotta, hogy felüljön arra a repülőgépre, amely városuk felett körrepüléseket végzett egy régi repülőnapon. Pedig de kimondhatatlan boldogság töltötte el lelkét, amikor ő találta meg a kis ejtőernyővel ledobott ingyenjegyet a sétarepüléshez. Emlékszik rá, egész éjjel nem aludt, úgy várta a másnapot. És akkor is akkor szakadt rá a szomorúság, amikor a legboldogabbnak érezte magát. Még ki sem mehetett a repülőnapra. Csak távolból leshette a karcsú gépmadarat, amint el-elszállnak a kisváros karcsú templomtornya felett.

Pedig talán akkor fogant meg benne a gondolat, hogy repülő lesz és ő is szárnyalni fog a levegőben, mint a madár. Milyen boldog volt később, mikor ő építhette a legjobban repülő modeleket. Hát még amikor bekerült a cserkészrepülők közé. Élete legszebb napja volt, amikor a gumikötél egy karcsú motornélküli gépen felrepítette a levegőbe. Egyetemi tervei most válósulhattak volna meg, de úgylátszik a sors másképp határozott.

Már jó ideje ült így ábrándozva a park egyik kemény fapadján, amikor tekintete a magasba révedezett. A derült nyári légben vidáman röpdöstek a fecskék. Gábor irígykedve nézte őket.

— Milyen szabadok és boldogok lehetnek ezek — gondolta és hosszan az egyik elszálló fecske után nézett. De abban a pillanatban fel is kiáltott:

— No lám, mégis lehet! Hisz a madarak is!

Még jó, hogy nem volt a közelben senki, mert bolondnak gondolhatták volna, amint tűzbe jött és kimeredő szemekkel követte a fecskék repülésének minden mozdulatát.

— Most már beszélhetnek nekem amit akarnak — mormogott magában. — Íme a madarak mutatják, hogy nem mindig kiterjesztett szárnyakkal repülnek. Lám mennyivel gyorsabban repül az a fecske, amint kicsit behúzza a szárnyait. Mint a villám, úgy suhan. No itt van: amikor hirtelen lecsapnak a vízmedence szélére, mindegyik behúzza szárnyait. Csak közvetlen a víz fe-

lett terjesztik ki újra. Remekül zuhannak lefelé a fecskék. Az ám, úgy mint a »zubó«-k! Mit szólna ehhez a hadügyminiszter? Hisz az én gépem nagyszerű harci gép lenne. Remek vadász és zuhanóbombázó. Azáltal, hogy a szárnyak a magasban részben behúzhatók, kisebb lesz a szárnyfelület és nagyobb lesz a sebesség. Tehát az elhárítás részéről a találati valószínűség is kisebb. És gyorsabb lesz minden eddigi gépnél!... Igen ezt fejtem majd ki a miniszter előtt. Be kell jutnom hozzá!

Most már rohant haza. Kedvét, akaraterejét újból visszanyerte. Mosolyogva nézett a derült levegőtengerben szálló fecskékre, mintha csak mondaná:

— Köszönöm nektek fecskék!

S ha tudott volna, örömében most ő is úgy röpködött volna, mint a tavasz hirnökeinek frakkos kis hada...

II. Fejezet.

A hadügyminisztérium ünnepélyes folyosóit már vagy századszor járta végig. A dolog nem ment olyan simán, mint gondolta. Az előszobákban már lehűtötték kicsit, az előadók nem biztatták semmivel, de ő ragaszkodott, hogy a miniszter elé jusson. Kitartóan várakozott és ha türelmetlen volt is, most már nem mondott le terveiről.

Végre egy hét múlva sikerült. A keménytekintetű, markáns arcvonású miniszter maga is nagy barátja volt a repülésnek. Többször találkozott vele már a repülőtéren is. Tudta, hogy keményakaratú ember, aki ha kell a lehetetlent is megkísérli, hogy hazáját szolgálja. Nyugodtan és őszintén mert hát előtte beszélni. Egész tűzbe jött, ahogy magyarázta:

—... a szárnyak, mint a rajzon is láthatók, kissé ferdesíkúak és kissé hátrafelé tartanak. Felszállás után, csakúgy, mint a futószerkezet, a szárnyak külső harmada is behúzható. Ezáltal a levegő ellenállása csökken, a gép nagyobb sebességet ér el. Zuhanó és vadászgépeknél egyaránt nagy előny ez, azonkívül az ellenség légelhárító tüzének is kisebb célpontot ad a kisebbszárnyú gép. A találati lehetőséget még a gép nagy sebessége is csökkenti.

A miniszter érdeklődéssel hallgatta a szőke fiatalember lelkes szavait. Elgondolkozott. Látszott arcán, hogy tetszik néki a fiatal mérnök ötlete. A gyakorlati kivitelhez azonban nem értett. Meg is kérdezte:

— És kipróbálta már valahol a terveket?

— Csak kis modeleken.

— És az eredmény?

— Kielégítő. Számításaim szerint kb. húsz százalékkal nagyobb sebesség érhető el behúzott szárnyakkal, ugyanazon motorral.

A miniszter helyeslően bólintott.

— Nem nagyon értek a gyakorlati repüléshez, de úgy gondolom, a légierők parancsnoka örömmel fogadja majd terveit. Kérem forduljon hozzá közvetlenül. Azonnal intézkedem, hogy önt soron kívül fogadja. Ha a szakértők elkészültek a tervek felülvizsgálatával, hivatni fogom.

A kihallgatás véget ért. Gábor meg volt elégedve. Nem is akart mást, mint azt, hogy a miniszter tudomást szerezzen terveiről és az ő utasítására jelenhessen meg terveivel a katonai szakértők előtt. Hej, de



nehéz volt kivárni mégis a következő pár napot, míg a légierők parancsnokságán megjelenhetett.

De aztán eljött az a nap is. Nem sokat kellett várnia az előszobában, az ezredes azonnal fogadta.

— Ujnye, Nemes Gábor... Tizennégyben nekem is volt egy Nemes Gábor nevű tisztiszolgám — mondta az ezredes a bemutatkozás után.

— Édesapámat is így hívták — jegyezte meg a mérnök. — Szegény, ott esett el Wippachnál.

— A repülőknél szolgált úgy-e?

— Igen. Ugy tudom, repülőbomba ölte meg.

— Emlékszem rá. Ködös reggel kaptuk a váratlan repülőtámadást. Szegény öreg Gábris éppen reggelit készített. Nem akarta otthagyni a kávét s egy lecsapódó bomba eltévedt szilánkja megölte. Nagyon sajnáltuk. Mindenki szerette. A kötelességtudás mintaképe volt.

Gábor megilletődve hallgatta az ezredes szavait. Jólestek néki, hogy csak dícséretet hall apjáról. Ő alig ismerte. Inkább csak fényképről. De a szeme a képeken is elárulta, hogy derék, jó ember volt.

— Szóval, te vagy az öreg Gábris fia! — rázta fel emlékezéséből az ezredes szava. — Örülök, hogy megismertelek és méginkább, hogy ilyen érdekes tervekkel foglalkozol.

— Hálás vagyok én is a Gondviselésnek, hogy apám felettesének kezébe kerültek terveim — mondotta Gábor is.

Az ezredes elmosolyodott:

— Hát az igaz, hogy jobb protektort aligha találhattál volna. No, de ami azt illeti, a te terveidhez nem is kell protektor.

— Ezredes úr is úgy találja? — csillant meg az öröm a fiatal mérnök szemében.

— Én igen, sajnos, azonban a szakértők nem annyira optimisták, mint mi vagyunk.

— A szakértők? Hogyan, már látták a terveket? — csodálkozott Gábor.

— Igen. Amint megkaptam a minisztériumból a terveket, átnéztem és azonnal kiadtam felülbírálatra. A számításokban nincs hiba és az elgondolás is tetszik a szakértőknek. Mindössze azt tartják kétségesnek, hogy a gyakorlatban is beválik-e annyira, mint amennyire a papírszámítások mutatják.

— Kis modeleken már kipróbáltam.

— Igen, de a gyakorlat nem mindig igazolja az ilyen kísérleteket. A nagy gépek egészen máskép viselkednek a levegőben és papíron előre nehéz pontosan kiszámítani, hogy milyen sebességet lehet kihozni egy gépből.

— Hisz ha volna pénzem, már régen megépítettem volna — sóhajtotta Gábor.

— No és a magángyárak?

— Sajnos, nem vállalják.

— Sejtem. Ők is félnek az áldozatoktól. De nekem meggyőződésem, hogy ilyen terveket nem is szabad magángyáraknak kiadni. Sajnos, nekünk sincs sok pénzünk a kísérletezésekre, de megpróbálom elérni a miniszter úrnál, hogy adjon utasítást a tervek kivitelezésére. És bízom benne, hogy sikerül. Mindenesetre meg kell kísérelni.

— Nagyon köszönöm ezredes úr szíves jóindulatát, de ha szabad lenne, volna ezzel kapcsolatban nekem is egy kérésem — feszengett székén a fiatal mérnök.

— Anyagi? — húzta össze szemöldökét az ezredes.

— Nem, — pirult el Gábor — csak arra szeretnék engedélyt kérni, hogy miután úgyis állás nélkül vagyok,

VEZETŐINK BESZÉLNEK



Amikor a fél világ katonai és diplomáciai kenyértörésért csatázik, nálunk sem folyhat zavartalanul az eredményeket gyüjtögető békebeli munka. Vonatkozik ez a repülésre is, amelyben a kényszerű viszonyok következtében szüneteket kellett tartanunk az idén. Ilyen körülmények között kétszeresen örvendetes, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap haderőnkívüli kiképzése az idén szinte kevesebb idő alatt nagyszerű eredményeket ért el. A kiképzés általános eredményeiről és tapasztalatairól beszéltünk Czirmay Zoltán ny. repülőszázadossal, a motoros kiképzés felügyelőjével, aki a következő érdekes dolgokat sorolta el a Magyar Szárnyaknak:

— Július másodikán terveztük megkezdeni az idei haderőnkívüli kiképzést, sajnos, ezt az időpontot nem tarthattuk be a rendkívüli viszonyok miatt. A kiképzés megkezdésére késéssel július 29-én került sor fővárosi és vidéki kereteinknél.

— A későbbi kezdés miatt természetesen gyorsabb ütemben kellett a kiképzést végeznünk, a kényszerű halasztás késedelmét be kellett hoznunk. Szerencsére a nehézségek megszűntek, a rossz nyári időjárás után pedig olyan kellemes őszi napokat kaptunk, hogy a munkát október hónapban is folytathattuk.

— Nem az a hivatásunk, hogy repülőszázárokat neveljünk, tehát, hogy egyes, kiugró növendékekkel brillírozzunk; hanem az, hogy az összeredmény kiváló legyen. Hála a nagyszerű munkának, a nehézségek ellenére az idén kiváló eredményeket értünk el és a cél szempontjából ez a legfontosabb.

— A fiúk a lekurtított kiképzési idő alatt nemcsak egyedülrepülőkké váltak, hanem a feladatrepülések nagyrészét is kiválóan elvégezték. Az idei általános eredmény olyan jelentős, hogy a repülőnyilvánosság előtt meg kell dicsérnem valamennyiöket. Elsősorban a főoktatói és az oktatói kart. Messze túlmenően dolgoztak és fáradoztak, mint ahogyan a szerelők is sokkal többet végeztek kötelességüknél. Nekik volt köszönhető elsősorban, hogy a kiképzési üzemek az óramű pontosságával és biztonságával működhettek és hogy egyetlenegy karcolásnyi baleset sem történt. A nagy igénybevétel ellenére a kiképzés után valamennyi gépünk üzemképes! A kiképzés alatt a szokványos néhány futóműsérülésen, légcsavarsérülésen kívül egyébbel nem kellett számolni. Külön elismerés illeti Jancsó Endre mérnököt, aki mintaszerűen valósította meg a műszaki szolgálatot.

— De elismerés illeti a növendékeket is. A fiúk átérezték, hogy milyen fontos érdekek fűződnek ahhoz, hogy kiképzésük mennél tökéletesebb és alaposabb legyen. Ők is, mint vezetőik, szívós kitartással, lankadatlanul dolgoztak és az elért szép eredmények jórészt az ő törekvésüknek köszönhető.

— A kiképzés az idén már több táborban folyt. Kiképző keretek működtek: Budaörsön kettő, Ferihegyen egy, ezenkívül külön keretek dolgoztak Debrecen - Nyilason, Szeged - Algyőn, Kassán, Pécsett és Győrött.

— Legörvendetesebb eredményként könyvelhetjük el a debreceni és a szegedi kiképzőtábort, ahol a növendékek számára már internátus-szerű elhelyezés van, a gépek számára pedig külön hangárok. Ferihegyen most épülnek a szükséges létesítmények.

Arról beszélgetünk ezután, hogy a meglévő kiképzőkereteken belül elsajátíthatják-e majd a repülést a visszacsatolt erdélyi részek repülni vágyó fiataljai, főleg a székelyek?

— A székelyek repülése igen közelről érint, hiszen — magam is székely vagyok. A kérdésre azt kell felelnem, hogy — nem. Nem azért, mert a meglévő kiképző keretek számát és a gépek számát szaporítani kell. Általános repülési szempontból nézve a dolgokat, azt kell mondanunk, hogy elegendő számú repülőgép voltaképpen soha sincsen. A mi lehetőségeinkre vonatkoztatva, ezt úgy kell mondanunk, hogy a gépek számát nálunk is meg kell szaporítani. A kiképzőkeretek szaporítása nem az én feladatom, de már tudom, hogy a visszacsatolt erdélyi részek fiatalsága is repülhet rövidesen. A tervek szerint ugyanis a visszacsatolt erdélyi részeken már a jövő évre új kiképzőkeretet állít fel a Nemzeti Repülőalap.

Közbevetjük, hogy tudomásunk szerint tíz új Bückert rendelt kiképzési célokra a Repülőalap.

— Ez is azt bizonyítja, hogy egyre több gépre van szükségünk.

Megkérdezzük: mi az általános tapasztalat a haderőnkívüli kiképzésre kerülő fiatalság repülőkészsége felől az idén?

— Az, hogy a magyar fiatalság valóban repülésre termett. Minden munka és áldozat kevés ahhoz, hogy őket repüléshez segítsük. A leghálásabb növendéksereg. Könnyen, gyorsan tanul, fegyelmezett, a kiképzés minden fázisán szívesen, nagy rajongással halad előre, a kijelölt repülőfeladatokat könnyen, gyorsan, »rámenősen« oldja meg.

A munka tehát nem hiábavaló és a fejlődés és fejlesztés előtt beláthatatlan lehetőségek vannak még. A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap munkája és a nemzet áldozatkészsége papírformán messze fölüli eredményekkel fizet.

A haderőnkívüli kiképzés keretében repülni megtanult fiatalok közül nagyobb csoportot vettek fel a repülőakadémiai jelöltek sorába. Belőlük nevelik majd a magyar légierők tiszti utánpótlását.

(Folytatás a 22. oldalról.)

magam is dolgozhassam a gép építésén és a kísérleteket magam végezhessem.

— Ez, azt hiszem, nem ütközik leküzdhetetlen akadályokba, bár műhelyeinkbe és repülőtereinkre »civilek« nem mehetnek be. A kivételes engedélyt azonban majd megszerezzük. Segítségedre és tanácsodra, azt hiszem, a gép építésénél úgyis szükség lesz. A próbarepülések kockázatát természetesen nem muszáj vállalnod. Vannak kitűnő pilótáink...

Gábor megijedt. Éppen azt tartotta a legszebb feladatnak. Elképzeléseiben annyiszor végigcsinálta az első felszállásokat, hogy nem szeretett volna lemondani róluk.

— Nem, azt nem engedhetem át másnak — mondta sietve. — Magam is jó repülő vagyok. Inkább magam csinálom. Így legalább számításaimat is ellenőrizhetem.

— Az öreg Gábris büszke lehet fiára! — jegyezte meg az ezredes.

(Folyt. köv.)

A KŐOLAJ

Irja: Prodan György okl. gépészmérnök

»A kőolaj hullámain jön meg a győzelem...«

»A harcok vére a kőolaj, amely a háborút megnyeri...«

Olvassuk, halljuk mindenfelé és minduntalan... És soha sem láttuk ily közvetlenül, mint most, hogy a kőolajtelepekért mily ádáz harcok folynak.

Soha sem bizonyult be annyira és minden kétséget kizáróan, hogy e telepek termékei nélkül, nincs repülőgép, harcikocsi, mótorüteg, hadseregeket szállító gépkocsi-tábor és búvárhajó.

A kőolaj a mai ember zsarnoka, diktátora. Ő diktálja a háborút, ha nem is egyedül, de annál inkább annak győzelmes befejezését és a békekötéseket.

Mielőtt tovább mennénk, foglalkozzunk bevezetésképpen a kőolajkitermelésnek igen rövid pénzügyi és üzleti felvázolásával, mert minden megmozdulásnak lényege a jó üzlet. Már pedig a kőolaj igen jó üzlet. Hatalmas tőkebefektetéseket követel ugyan, igen nagy kockázattal jár, de óriási jövedelmet hajt. Bőkezű mindenkivel szemben: az állammal, a vállalkozóval, a munkással és kereskedővel.

81 éve annak, hogy az első kőolajkutat Pennsylvániában, az Amerikai Egyesült Államokban elkezdték inkább ásni, mint fúrni.

Azóta a kőolajtelepek üzemeinek a mai formáját és felépítését rengeteg tőkével korbácsolták fel — másként nem is lehet nevezni ezeknek az óriási tőkéknek kockázatos befektetéseit, amelyekkel végeredményként elérték azt, hogy a kőolajiparban foglalkoztatott munkásra fejenként 19.000 dollár (66.500 P) befektetett tőke esik.

A foglalkoztatott munkások számát több, mint egymillióra becsülik, ha egy ilyen szerteágazó, óriási méretű iparban ezt megszámlálni egyáltalán lehetséges. Jellegzetesek erre az iparra az óriási, mammutvállalatok, részvénytársaságok, amelyek tarka, sokoldalú tevékenységükben dolgoznak és törtetnek, hogy a kőolaj a feltárástól az utolsó fogyasztóig eljusson.

E társaságok óriási méreteiről legjobban az 1939. évi jövedelemkimutatások adnak képet. Ezek szerint az egyik legnagyobb amerikai olajtársaság 81.93 millió hordó (200 literes) kőolajat forgalmazott 1939. évben. Csak adóban 80 millió dollárt fizetett.

A 11.36 milliós fúrási és egyéb költségek levonása után az üzemi nyereség 11.81 millió dollár volt.

A három legnagyobb nettójövedelem a következő:
17,000.000 dollár (59,500.000 P);
14,979.000 dollár (52,300.000 P) és végül
3,774.000 dollár (13,250.000 P).

Ha pedig tekintetbe vesszük, hogy a nettójövedelmek az 1938. évihez viszonyítva 50—60 százalékkal estek, elképzelhetjük, hogy mily hatalmas perspektívák, kilátások és esélyek adódnak e gigántikus üzletágban. Az Amerikai Egyesült Államok (USA) kőolajkitermeléséről említsünk meg futólag csak annyit, hogy a legutóbbi évek *átlagos napi kitermelése* csaknem fedezte Magyarország két évi összes nyersolajszükségletét.

Az első lépés a nyersolaj kitermelésénél a pénzügyi megalapozás, felépítés és a területek koncessziónálása után a *kőolajföldek feltárása, vagyis felfedezése*, amely azonban még ma is bizonytalan, nagy kockázattal járó, igen költséges vállalkozás és amelynek alapja a geofizikai, földtani ismeretek gazdag tárháza. A geofizikai feltárási eljárás kutató műszereinek állandóan fokozódó finomságával, érzékenységével összhangban különös gondot kellett fordítani a kutató munkálatok tudományos módszereire. A kőolaj feltárása azonban még ma sem egyedül a tudományos módszereken alapszik, hanem eredményessége többé-kevésbbé a véletlenségtől is függ.

Az egyik angol társaság kiváló és szerencsés kezű fúrási technikusa úgy határozta meg a felállítandó kút helyét, hogy feldobta olajos, megviselt kalapját és ahova az leesett, ott kezdte ásni és fúrni a kút száját.

Ma már a topografus, vagyis a területet felmérő mérnök, pontosan kijelöli a határt, a terület nagyságát és formáját. Megjelennek a furás szakértői, hogy a határmesgye vonalán azonnal megkezdjék a kutak ásását, nehogy a szemfüles versenytárs elszedje előlük a 60 méteres sávot — a biztonsági övezetet, amelyet mindig a későbben fúró területéből hasítanak ki.

A téves fúrások folyton kisebbedő száma jelzi a mindig jobban és tökéletesebben működő műszereket és a fejlődő szakismereteket.

Durva átlagban nyolc kút fúrásból egy a sikeres. De ha a geofizikai előmunkálatokat elhagynák, akkor az eredményesélyek harmadukra csökkennének, vagyis 24 téves fúrásra esne egy eredményes fúrás. Természetesen mindent elkövetnek, hogy ezt a »rabló« feltárást lehetőleg kiküszöböljék és a téves fúrások számát csökkentsék, mert igen fontos, hogy ezt a nemzeti vagyont, jövedelmet oly gazdaságosan kezeljék, igazgassák, amint az csak lehetséges és hogy aránylag a lehető legkisebb veszteséggel aknázzák ki.

Az egész világ nyersolaj termelése 2078 millió hordó (egy hordó nyersolaj kb. 190 kg), ebből az Egyesült Államokra 1260 millió hordó, vagyis 60.6% esik. Ennek értéke meghaladja az 1 milliárd dollárt.

Nézzük csak, hogy ezt a hatalmas mennyiséget milyen kutakkal termelik ki és hogy egy kút fúrása mennyibe kerül. Átlagban, közepesen mély kút fúrása 22.000 dollárba, azaz 77.000 pengőbe kerül. Ugyanez a kútfúrás a román olajföldeken 18—20 millió leibe kerül, azaz 48.500—54.200 pengőbe. Természetesen a csúcsértékek kilengései óriási nagyok: 1000—400.000 dollár, azaz 3500—1,400.000 pengő között mozognak, aszerint, hogy milyen a kút mélysége, milyen a talaj, hegyes, sziklás, szakadékos, erősen lejtős, aztán meg, hogy milyen átmérőjű csöveket használnak fel, a vidék helyzete, hogy milyen a fúrást vezető szakemberek és a fúrásnál foglalkoztatott személyzet kiképzése. Ha az olajföldek oly ipari vidékek könnyen elérhető közelségében vannak, amelyek gazdag anyagkészlettel, megfelelő gyárakkal és szakmunkásokkal rendelkeznek, akkor a fúrás költségei kicsik lesznek és időtartama lényegesen megrövidül. Ha Los Angelesből kell Magyarországra hozni fúróberendezéseket, szerszámokat, szakembereket, gépeket, motorokat, stb.-t, akkor a fúrás igen megdrágul. A román olajföldeken a megfelelő nyersvas és a különleges gyárak hiánya nagyon

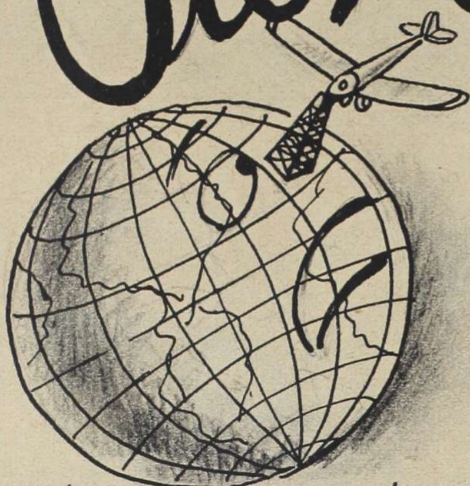
megérezhető. Nagy raktárakat kell létesíteni. A raktárak mindig veszteségeket, károkat jelentenek, különösen, ha az anyag évekig nem mozdul meg. Jelenleg még a petróleumkutakhoz szükséges csövek nyersvasanyagát sem tudják beszerezni. Hiába van új, modernül berendezett csőgyára, a kutak fúrása és vele együtt a kitermelés nemcsak csökkenni fog, de nagyon meg fog drágulni.

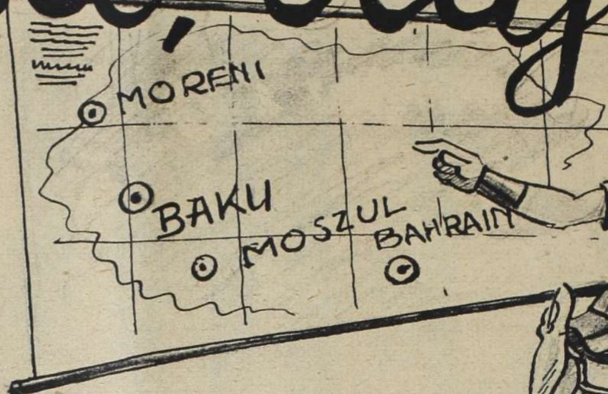
A kutak átlagos mélysége 1600 m. De vannak olyan olajmezők, ahol már 560 m mélységből 30 perc alatt 50 tonna olaj tör fel 40 m magasságban. Sőt egyik-másik kútból napi 300 vagon mennyiség 50 méter magasságba szökik fel. Átlagban egy 1000—1200 m mély kutat 30 nap alatt fúrnak. A szélső értékek itt is nagyon különbözők, néhány naptól egészen 6 hónapig is eltarthat egy-egy kút fúrása.

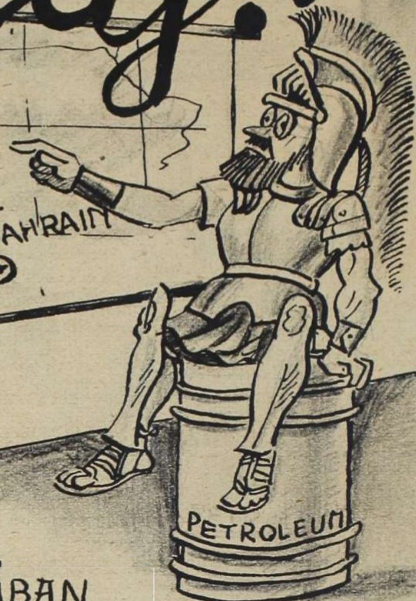
Nemcsak a nyersolaj mennyisége, de a minősége is igen fontos a kutak kitermelésében. Vannak olajkutak, amelyek már 180—450 m mélységből igen jó, benzindús fehér-vízszínű nyersolajat adnak. Általában a nyersolaj színe sötétzöld, sűrű, nehezen folyós, különösen, ha paraffindús. A nyersolajok közül nemcsak a dús benzintartalmú az értékes, hanem a nagy olajtartalmú is igen keresett. Az 1—2% benzintartalmú és nagyon olajos tapintású orosz nyersolajból igen jó turbina- és motorkenő olajat gyártanak. Ma legkeresettebb a pennsylvániai nyersolajból készült kenőolaj.

(Folytatás következik.)

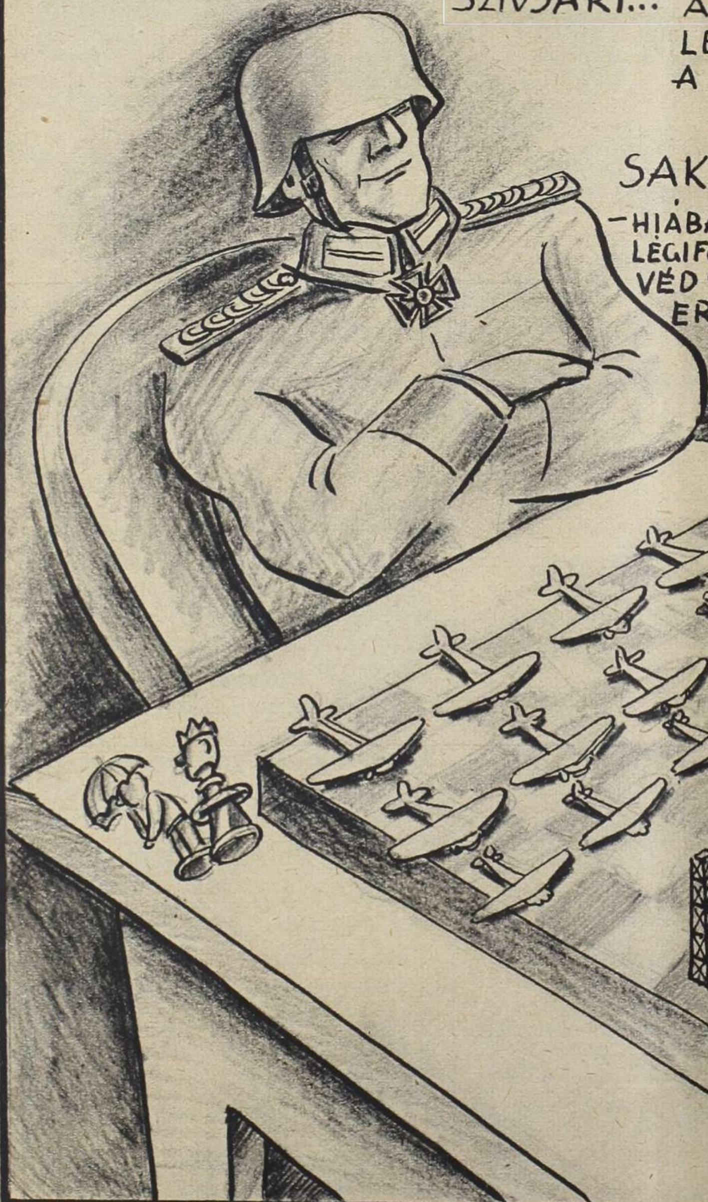
Oil, oel, olaj!!



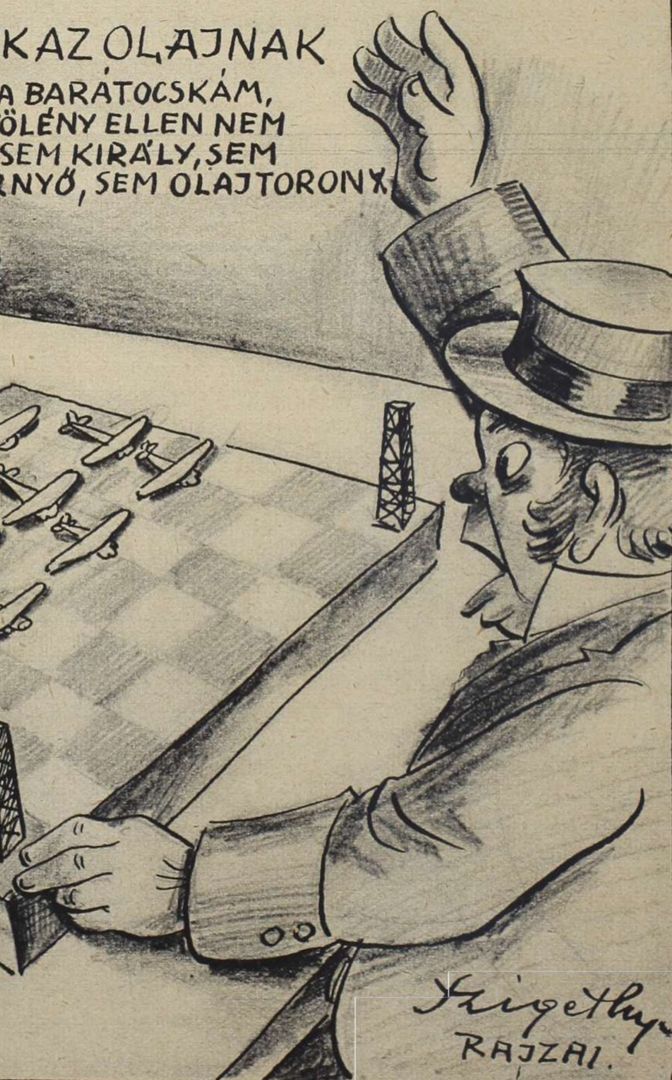




„ÓRIÁS SZUNYOGNAK KÉPZELNÉ VALAKI
MELYAZÖREG FÖLDNEK VÉRÉT MOST
SZIVJAKI..." AMI MOSTANÁBAN
LEGJOBBAN ÉRDEKLI MARS ISTENT
A FÖLDRAJZBÓL.



SAKKAZ OLAJNAK
– HIÁBA BARÁTOCSKÁM,
LÉGIFÖLÉNY ELLEN NEM
VÉD SEM KIRÁLY, SEM
ERNYŐ, SEM OLAJTORONY.



Szigethy
RAJZAI.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK A REPÜLŐALAPRA

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1940 szeptember havában befolyt adományokért ezuton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Rákospalota m. város 300.— P, Friss Ujság 500.— P, Népszava 200.— P, Általános Nyomda Könyv- és Lapkiadó Rt. 100.— P, Tolnai Világlapja 200.— P, Magyar Uriasszonyok Lapja 50.— P, Huigyi Ferenc 50 fill., Kuhn László 20 fill., Debreceni honv. repülőtéri tiszti-étkezde Debrecen 6.30 P, Velence község közönségének adománya 200.— P, Schieszl Ferenc Üröm 4.80 P, v. Szekeres János Kiskundorozsma 67.90 P, Hangya Szövetkezet Ujhartyán 50.— P, Budafoki Levente Egyesület tornász szakosztálya Budafok 9.10 P, özv. Mészáros Józsefné Bp. 1.— P, Hódmezővásárhely város 1000.— P, vitéz Varga Sándor Hugyag 5.— P, Wolf Péter Szeged 100.— P, Sátoraljaújhely város 500.— P, Az Anyaggazdálkodás Gumiipari Bizottsága Bp. 153.— P, Horváth Imre Bp. 50.— P, Pártly Mihály Elemér Bp. 30.— P, 4. Gk. zlj. pótszd. ujoncai Kassa 45.— P, M. kir. 1. kik. árk. szd. Keretparancsnokság Hárossziget 109.30 P, 104. tábori kórház Szombathely 13.20 P, Csizmás Mihály Szolnok 13.02 P, Gabai János 4.90 P, Kövesdy Vilmos Kecskemét 139.50 P, Ernszt Vilmos és tsai Maglód 6.— P, Közs. Elöljáróság Hidasnémeti 100.— P, Közs. Elöljáróság Hernádszurdok 30.— P, Közs. Elöljáróság Rákóczifalva 200.— P Közs. Elöljáróság Fehérgyarmat 500.— P, Közs. Elöljáróság Tornyosnémet 132.— P, Csajág község 70.— P, Ujpest m. város 2000.— P, Mesterháza község 5.— P, Kir Közjegyzői Kamara Pécs 100.— P, 41/II. zlj. ujoncai 24.68 P, Közs. Elöljáróság Detk 115.— P, Weiss Manfréd acél- és fémművei Bp. 392.60 P, Csizmás Mihály Szolnok 12.49 P, Szémán Vince Bárca 50.— P, Bárán András Bárca 50.— P, Pártly Mihály Elemér Bp. 60.— P, Bágyog község 10.— P. Bodonhely község 5.— P,Tiszabura község 50.— P, Sóstófalva község 9.— P, Alsódobna község 15.— P, Ujcsanálos község 27.— P, Rábaszovát község 10.— P, Gadács község 20.— P. Körmend község 102.48 P, Somogyszil község 200.— P, Tiszapüspöki község 50.— P, Nagykörü község 30.— P, Csongrád város tisztviselői Csongrád 86.— P, Heczel Béla Visk 5.— P, Pesti Hirlap útján beküldve 10.— P, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 11.32 P, Cserszky Elemér Bp. 4.30 P, Somogy vármegye községeinek adománya 2700.— P, Csizmás Mihály Szolnok 15.14 P, Cigánd község 200.— P, Nihsim József Bp. 10.— P, Cserszky Elemér Bp. 2.30 P, Nuzgodzki I. Kassa 10.— P, Porcsin Gyula Derecske 7.— P, Tóth János Hajdúszoboszló 5.— P, Polg. Lövészegylet Mosonszentpéter 100.— P, Rudolf Trónörökös Egyesület takarék- és hitelszövetkezet Bp. 50.— P, Csonka István Bp. 5.— P, Wolf Alfréd Bp. 20.— P. Pápakovácsi község 50.— P. Kup község 50.— P, Nóráp község 50.— P, Hengergőzmalom Szarvas 50.— P.

ÚJ KÖNYVEK

Bánhidy Antal: Pilóta lettem. Élettörténete gyermekkori emlékkel kezdődik. A gyermek vágyát egy erdélyi városkában megrendezett repülőbemutató indítja el a felhők felé. Nem a néző szemével néz és lát, hanem megnéz és meglát mindent. Az út innen már nem nehéz: az ifjúság heve és tüze fűti. A gyermekkori emlék hamarosan életcéllá erősödik és növekszik. Észre sem vesszük, hogy a bohókás ifjúból egy-kettőre pilóta lett, hogy a cél megvalósult s miközben lázas kiváncsisággal »faljuk« a könyv sorait, átéljük a megelevenedett magyar repülés nagy fejezeteit. Az első Gerle immár világhírű pilótája olyan egyszerűen lép ki az ólombetűk sűrű kolumnái közül, hogy személye szinte eltörpül az óriási teljesítmény mellett. Bánhidy a repülés szerelmese, hogy pedig jó könyvet írt: ennek a szerelemnek köszönheti. Művét örömmel ajánljuk mindenkinek, aki igazán szereti a repülést, a kritikus pedig vigyázz-ba lendülő tollal köszöni a jó pilóta — jó könyvét. (Török László.)

Márai Sándor: Szindbád hazamegy. A szerző új regénye olyan világot támaszt életre, amelyet az újabb idők mindenestől eltemettek. Emlékeit lebontották és egyenlővé tették a földdel. Ez Krudy Gyula világa volt, amit az utód, Márai Sándor kivételes tehetséggel kelt új életre.

Pálffy János: Magyarországi és erdélyi urak. Miniatür portréi az éles megfigyelés, a találó stílus megannyi remeklése. Pálffy a kor intimitásait, társadalmi és politikai életének kulisszatitkait mind jól ismerte, amiből remekművöket formált.

Gudmundur Kamban: Észak sárkányai. A rokonszenves, nagy izlandi dán írót és a modern irodalom egyik kimagasló művét ismerheti meg a magyar olvasó. Hősei a normannok, története pedig a normannok hatalmas vállalkozása, amely ötszáz évvel Columbus előtt Amerika fölfedezéséhez vezetett.

A vitorlázó repülés szabályozása a budaörsi repülőtéren

A m. kir. budaörsi honvéd repülőtér parancsnoksága október hó 18-án az alábbi parancsot adta ki a vitorlázórepülés szabályozása tárgyában:

A budaörsi repülőtéren, a közforgalmi és egyéb motoros repülés biztonsága szempontjából, a vitorlázó sportrepüléseket az alábbiakban szabályozom:

1. A vitorlázórepülések közül csak a motoros vontatású vitorlázórepülést az alábbi korlátozásokkal engedem meg:

a) Vasárnaponként a mindenkori napfelkelte előtt egy órával egészen napnyugtáig, azonban napnyugta előtt fél órával már vitorlázógép nem indulhat.

b) Hétköznapokon és pirosbetűs ünnepnapokon — amikor a repülőtér légterében közforgalmi és egyéb motoros repülőgépek 07 órától egészen a teljes besötétedésig repülnek — motoros vontatású vitorlázórepüléseket csak napfelkelte előtt egy órával, egészen 07 óráig lehet végrehajtani.

A vitorlázórepülések szabályozásával kapcsolatban a mai naptól kezdve a vitorlázórepülésekhez a repülőtérparancsnokságtól vontatási engedély kiadását kérni nem kell.

2. Egyidejűleg tűzbiztonsági és a sportrepülőgépek épsége miatt a sporthangárban vitorlázógépek tárolását megtiltom; ott csak motoros sportrepülőgépek tárolhatók. A repülőtéren a vitorlázógépekből csak annyit szabad tárolni, amennyi az Aero Szövetségnek kiadott sátorhangárokban elfér.

Az 1. és 2. pontban elrendeltek ellenőrzése a repülőtérügyeletes tisztek és a csendőrörs kötelessége.

Rácz szds. s. k.



AUGUSZTUS

Szolnok Megyei Repülő Egyesület

»A« *vizsgát tettek:* Kiss Károly (VIII. 27.) 45" + 47" — Vidra János (VIII. 27.) 32" + 60". — *Összes felszállások száma:* 227. — *Repült idő összesen:* 2 óra 29 perc 37 mp.

Zemplénmegyei MOVE Repülő Osztálya.

»A« *vizsgát tettek:* Lénárt Tivadar (VIII. 16, 18.) 54" + 43" — Ablonczy Árpád (VIII. 20, 21.) 37" + 40" — Fenyvesy János (VIII. 21, 20.) 39" + 40" — Mack István (VIII. 25, 26.) 34" + 36" — Kerekes Tivadar (VIII. 25, 26.) 37" + 38" — Sarkadi József (VIII. 25. és IX. 1.) 42" + 37" — Kereszturi Pál (VIII. 27, 28.) 33" + 32" — Varga Gyula (VIII. 27, 28.) 37" + 40" — Vajkó József (VIII. 27.) 36" + 32" — Szerencsés Pál (VIII. 30. és IX. 1.) 32" + 32". — »B« *vizsgát tettek:* Takács Márton (VIII. 20, 21, 22.) 1'13" + 1'11" + 1'20" — Lénárt Tivadar (VIII. 21, 23, 24.) 1'07" + 1'22" + 1'30" — Szöllősy László (VIII. 26, 28.) 1'01" + 1'05" + 1'01" — Galovics Zoltán (VIII. 28, 29.) 1'02" + 1'09" + 1'22" — Kiss Ottó (VIII. 30, 31. és IX. 1.) 1'10" + 1'16" + 1'12". — *Összes felszállások száma:* 292. — *Repült idő összesen:* 1 óra 38 p 50 mp.

SZEPTEMBER

BESZKÁRT S. E. Repülő Szakosztálya.

»A« *vizsgát tettek:* Nyakas István (IX. 22.) 32" + 35" — Szabó Béla (IX. 22.) 33" + 35" — Rákóczy Éva (IX. 29.) 31" + 30". — *Összes felszállások száma:* 109. — *Repült idő összesen:* 1 óra 30 perc 21 mp.

13. sz. Államgépgyári Ezermester Cserkészcsapat Repülő Osztálya.

»C« *vizsgát tett:* Kozák Ferenc (IX. 1.) 24 perc. — *Összes felszállások száma:* 50. — *Repült idő összesen:* 3 óra 48 perc 31 mp.

Délvidéki Aero Club Szeged.

»A« *vizsgát tettek:* Gyulai János (VIII. 31. és IX. 1.) 35" + 50" — Tóth Ferenc (IX. 2, 8.) 35" + 42". — *Összes felszállások száma:* 53. — *Repült idő összesen:* 35 perc 27 mp.





Törje a fejét

Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 8. és 23. napja. A megfejtés kiadóhivatalunkba küldendő. Díjakat csak előfizetőknek adunk. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével 9—18 óra között vehetik át, vidékieknek postán küldjük el. Díjakat egy hónapnál tovább nem őrzünk.

108-AS KERESZTREJTVÉNY

Beküldte: ifj. Dénes Sándor, Orosháza.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	
12					■	13						
14			■	15	16				■	17		
	■	18	19						■	■	20	
21	22						■	23	24	■	25	
26												
27				■	■		■	28		■	29	
30		■	31	32	33		34	■	35	36	■	
	■	37				■		■	38		39	
40	41			■	■	42		43				
44				45	46	■	■	47				
48						49	50	■	51		■	
		■										

Vízszintes sorok: 1. Két angol repülőgép. (1. Napjainkban sokat emlegetett vadászgép. 2. Többfeladatú gép, 1000 HP, legnagyobb sebesség 475 km/ó.) 12. Élcsoportba való. 13. A motorral kell ezt tenni. 14. Ut latinul. 15. Igen gazdag ember volt a régi időkben (betű hib.). 17. Kisközség az esztergomi járásban. 18. Vissza: ennek a hangja hív a templomba, névelővel. 20. Jármai Ferenc. 21. Felégördít. 23. Egyesszámú személyes névmás. 25. Demeter Imre. 26. Előadásra ír. 27. Az egyik halogén elem. 28. Azonos magánhangzók. 29. Német igekötő. 30. Ibl Ervin. 31. Kisközség Győr vármegye tószigetcsilizközi járásában. 35. Igen nagysikerű film címe. 37. Imabefejezés. 38. Még nem fa. 40. Ismeretes francia folyó. 42. Balaton vidékéről való. 44. Sikamlós anyag. 47. Vissza: Lisztet tisztítanak vele. 48. Kissé kopott. 51. Latin kettős magánhangzó.

Függőleges sorok: 1. USA repülőgép 1000 Hp-s motorral, 466 km. maximális sebességgel.) A gép többfeladatú. 2. Nyulik-ban van. 3. Olasz repülőgép motortípus. 4. És — latinul. 5. Francia távolfelderítőgép. 6. Az első repülőgépek közé tartozott és méltán megérdemelte a »repülő drótakadály« jelzőt. (A végén betűhiánnyal.) 7. R. E. O. H. 8. Az egyes aktákat... be. 9. Tiltó szó. 10. ENT. 11. Hetyke, erélyes, rátarti. 16. Énekszám az operában. 19. Két szó: I. német »most« és II. hinni merem. 22. Vissza: női név az utolsó betűn felesleges ékezettel. 24. Vissza: francia torpedóvetőgép. 32. Azonos a 9. függőlegessel. 33. Ember Nándor. 34. Szántó eszköz. 36. Vissza: ... a, magába szívja. 37. Mezőgazdasági, kerti munka. 39. E. E. Z. 41. Két i. y. 43. A Nemzeti Színház igazgatójának névbetűi. 45. Klióban van. 46. Vissza: női név becézve. 49. Indulatszó. 50. S. N.

Beküldendő: A vízszintes 1-es és 26-os sor és a függőleges 1-es és 6-os sor.

A 107-es rejtvény megfejtése: Vízszintes: 1. Curtiss. 14. Atar (Rata). 15. L. S. O. (L. O. S.) Függőleges: 2. R. M. Ó. Ó. E. (Romeo). 5. Sunderland. 12. Martin.

Díjat nyertek: Bohn Sándor, Bp.; Petri Gyula, Bp.; Kozelka Willy, Kassa; Chikány József, Vác; Szvoboda Imre, Vecsés; Hunyadi Ferenc, Bp. és Bacsák János, Miskolc.

Rejtvénymegfejtőink számára díjat adományoztak

Cadeau csokoládégyár 1 doboz csokoládédesszertet.

Koestlin L. és Társa Rt. 4 doboz bonbont.

Janina Rt. 4 doboz Senator Celofilter cigarettahüvelyt.

Irgang drogéria 1 üveg kölnivizet.

Piatnik kártyagyár 1 csomag kártyát.

Sebesi foto szaküzlet (Krisztina-körút 61.) fotócikkeket.

Hunnia gyógyszertár 2 darab Leton arcápoló szappant.

TÁJÉKOZTATÓ

a m. kir. honvéd légierők hivatásos és tartalékos tiszti, valamint legénységi repülőgépvezetőinek, tartalékos műszaki tisztjeinek és egyéb (szerelő, fegyvermester, rádiós stb.) szakmájú legénységének a tényleges katonai szolgálatot megelőző haderőnkívüli előképzésre való felvételéhez.

I. HIVATÁSOS TISZTEK (REP. AKADÉMIÁRA) TÖREKVŐK FELVÉTELE.

A m. kir. honvéd légierők hivatásos tisztjeinek kiképzése a Repülőakadémián történik. A Repülőakadémiára pályázónak, az akadémiai kiképzést megelőzően, kötelező tényleges katonai szolgálatra kell karpaszományosként bevonulnia. A tényleges katonai szolgálatot közvetlenül megelőzően részt kell vennie a kb. három hónapig tartó haderőnkívüli mótoros repülőelőképzésben.

A Repülőakadémiára való felvétel feltételeit a »Honvédségi Közlöny«, a »Budapesti Közlöny« és a »Kárpátaljai Közlöny« 1940. évi október hó 15-i példányszáma tartalmazza.

A hivatásos tisztnek törekvők az előbb említett közlönyök alapján szerkesztett »folyamodvány«-ukat a »M. kir. Honvédelmi Miniszter Úrnak« címezve a »Magyar Aero Szövetség«-nél (Bpest, V., Vigadó-utca 2. szám) nyujtsák be.

II. TARTALÉKOS TISZTI KIKÉPZÉSRE VALÓ FELVÉTEL FELTÉTELEI.

1. *Repülőgépvezetőnek:* a m. kir. honvéd légierőkhöz tartalékos tiszti kiképzésre a hazai középiskolák VIII. évfolyamát, vagy a középiskolákkal egyenértékű más iskolák legmagasabb évfolyamát már végzett, vagy 1941. évben végző, 1941. évi október hó 1-én legalább 18 éves, de 22 évesnél nem idősebb, katonai szolgálatot nem teljesítő és nem teljesített ifjak jelentkezhetnek, — ha a IV. alatt közölt általános feltételeknek is megfelelnek.

(Tekintetbe jöhetnek tehát azok az ifjak, akik 1923. év október 1-e és 1919. év október 1-e közötti időpontban születtek és a fenti bekezdésben foglaltaknak megfelelnek.)

2. *Műszaki tisztnek:* a m. kir. honvéd légierőkhöz tartalékos műszaki tiszti kiképzésre gépészmérnöki oklevéllel rendelkező és 1941. évi október hó 1-én 26 évesnél még nem idősebb, katonai szolgálatot nem teljesítő és nem teljesített ifjak jelentkezhetnek, ha a IV. alatt közölt általános feltételeknek is megfelelnek.

(Tekintetbe jöhetnek tehát azok a gépészmérnöki oklevéllel rendelkező ifjak, akik 1915. évi október hó 1-e utáni időpontban születtek és a fenti bekezdésben foglalt feltételeknek megfelelnek.)

III. LEGÉNYSÉGI REPÜLŐGÉPVEZETŐ KIKÉPZÉSRE VALÓ FELVÉTEL FELTÉTELEI:

A m. kir. honvéd légierők legénységi állományába repülőgépvezetőnek a hazai középiskolák (polgári fiúiskola, gimnázium, reáliskola, reálgimnázium) IV. évfolyamát végzett, 1941. évi október hó 1-én 18. életévét betöltött, de 20 évesnél nem idősebb ifjak jelentkezhetnek, ha a IV. alatt közölt feltételeknek megfelelnek.

(Tekintetbe jöhetnek tehát azok az ifjak, akik 1923. évi október hó 1-e és 1921. évi október hó 1-e közötti időpontban születtek és az előbbi bekezdésben foglaltaknak megfelelnek.)

IV. AZ ÖSSZES PÁLYÁZÓKRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK:

1. *Magyar állampolgárság.* Illetőségi vagy állampolgársági igazolvánnyal kell igazolni. Ha az illetőségi igazolvány 1921. év előtti időből származik, az ú. n. trianoni záradékkal ellátottnak kell lennie. Aki vagy akinek apja optálást jelentett be, de az optálás még nincs elintézve, vagy aki honosítását vagy visszahonosítását kérte, de az ezekre vonatkozó eljárás még nincs befejezve, — felvételét nem kérheti és felvételi engedélyben nem részesül.

2. *Erkölcsi érdemesség és nemzeti szempontból megbízhatóság.* A pályázó által előterjesztésre kerülő »folyamodvány« benyujtását megelőző három hónapnál nem régebben kiállított *hatósági erkölcsi bizonyítvánnyal* kell igazolni. (Iskolai erkölcsi bizonyítvány benyujtása nem elégséges.)

3. *Nagyszülőkig bezárólag igazolt keresztény származás.* Az 5. számú melléklet szerinti »származási táblázat« jól olvasható kitöltésével és a származási táblázaton felsorolt születési és házassági anyakönyvi kivonatok eredeti példányával kell igazolni. Fénymásolatok, vagy másolatok nem elégségesek.

4. *Iskolai végzettség.* A legutolsó végbizonyítvány (oklevél) eredeti példányával kell igazolni. Akik a »folyamodvány«-uk beadásának idejében iskolájuk legutolsó évfolyamát végzik, az előző tanév végbizonyítványáról az iskola (intézet) igazgatósága által készített másolatot és az iskola (intézet) igazgatósága által kitöltött látogatási bizonyítványt kötelesek »folyamodvány«-ukhoz csatolni, melyből megállapítható legyen, hogy a felvételét kérő az illető iskola (intézet) legutolsó évfolyamának rendes hallgatója (látogatója). Az ilyenek az iskolai év befejeztével, az utolsó évről szóló végbizonyítványukat pótlólag kötelesek a Magyar Aero Szövetséghez benyujtani.

5. *Nőtlen családi állapot.* A nőtlen családi állapotot egy hónapnál nem régebben kiállított hatósági igazolvánnyal kell igazolni. Ha a hatósági erkölcsi bizonyítvány a nőtlenséget igazolja, külön igazolása nem szükséges.

6. *Szülői (gyámi, gyámhatósági) beleegyezés kiskorúaknál.* A szülő, a gyám vagy a gyámhatóság által aláírt beleegyező nyilatkozattal kell igazolni. Ha a beleegyező nyilatkozatot a szülő írja alá, két tanuval kell előttemezni. A mellékelt 4. számú melléklet mindhárom példányát kell kitöltve benyujtani.

7. *Teljes testi és szellemi épség.* A teljes testi és szellemi épséget a mellékelt »orvosi bizonyítvány«-on kell igazolni. (2. számú melléklet.)

Megjegyzés: A hivatásos tiszti (repülő akadémiai) kiképzésre törekvőkre vonatkozó felvételi feltételeket a I. fejezet alatt közölt közlönyök tartalmazzák.

V. »FOLYAMODVÁNY« BENYUJTÁSA.

1. Minden pályázó, ha a feltételeknek megfelel, a »folyamodvány« űrlapot (1 sz. melléklet) olvasható írással töltse ki, csatolja a IV. alatt felsorolt okmányait és igazolásait, valamint 1 db 6×9 cm méretű arcfényképét, hitelesítő hatósági igazolással.

2. Csak a teljesen szabályosan szerkesztett és a megkövetelt mellékletekkel rendelkező folyamodványokat veszszük figyelembe. A kérvény bélyegmentes. A megkövetelt mellékleteket »katona ügyben« kell kiállíttatni. A származást igazoló okmányokat az 1939. IV. tc. alapján kell kiállíttatni.

3. A »folyamodvány«-t legkésőbben 1940. évi december hó 1-re a Magyar Aero Szövetséghez (Bp., V., Vigadó-u. 2. szám) kell benyujtani. Minthogy a »folyamodvány« nehezen pótolható eredeti okmányokat is tartalmaz, minden folyamodó kérvényét ajánlva nyujtsa be és a borítékon feltűnő helyen »folyamodvány« feliráast alkalmazza.

4. A »folyamodvány« benyujtása után a bevonulásig terjedő idő alatt bekövetkező esetleges lakásváltozást a Magyar Aero Szövetséggel esetenként és azonnal közölni kell. Ez a pályázó érdeke.

5. A felvételi »folyamodvánnyal« kapcsolatban érdeklődni csak a Magyar Aero Szövetségnél lehet. *Ezzel kapcsolatban megjegyezzük, hogy a folyamodókat idejében mindenről tájékoztatjuk. Feleslegesen tehát senki ne érdeklődjön!*

6. A felvételi tájékoztatót mindenki gondosan őrizze, míg a folyamodásra vonatkozóan értesítést nem kap.

7. A Magyar Aero Szövetségnél minden szerdán és pénteken 17—19 óráig lehet személyesen érdeklődni. Távbeszélő érdeklődéseket mellőzzük! Írásbeli érdeklődésekhez mindenkor válaszbélyeg is csatolandó!

VI. FELVÉTELI ELJÁRÁS ÉS A KIKÉPZÉS ISMERTETÉSE.

1. A pályázónak folyamodványát 1940. évi december hó 1-ig be kell nyujtania a Magyar Aero Szövetséghez.

2. A Magyar Aero Szövetség a folya-

A TÁJÉKOZTATÓBAN EMLÍTETT MELLÉKLETEK EZEN SZÁMUNKBAN SZALAGGAL ÁTRAGASZTOTT 16 OLDALAS KÜLÖN MELLÉKLETBEN TALÁLHATÓK

modványokat elbirálja, az elbirálás eredményéről a pályázót értesíti. Az alkalmas pályázót meghatározott napra repülő szakorvosi vizsgára rendeli.

3. A folyamodvány szerint alkalmas pályázónak repülő szakorvosi vizsgán kell megjelennie. A szakorvosi vizsga kettő napig tart, a m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága Repülő Orvosi Vizsgáló Intézetében, (Budapest, II., Hunyadi János út 13.). A vidékről szakorvosi vizsgára berendelt folyamodók Budapestre és lakhelyükre vissza felmerülő vasuti viteldíjakat sajátjukból tartoznak fedezni.

A repülő szakorvosi vizsgán csak a M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága, vagy a Magyar Aero Szövetség által kiállított behivójegy alapján lehet és kell megjelenni. Az orvosi vizsgára rendelt pályázók elhelyezéséről a Magyar Aero Szövetség gondoskodik. Az elhelyezésben való részvétel kötelező. Az elhelyezés helyét a behívójegy megküldésével egyidejüleg közöljük.

4. *Az orvosi vizsgálat eredményét a pályázókkal közöljük.* A folyamodvány és orvosi vizsga alapján legalkalmasabb pályázókat a M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága döntése alapján hívjuk be haderőnkívüli előképzésre. (Lásd 11. pontot is.)

5. A haderőnkívüli előképzés előreláthatóan 1941. évi július hó elején kezdődik és 1941. évi szeptember hó végéig tart. A legalkalmasabb pályázókat a lehetőség szerint, lakóhelyéhez legközelebb eső kiképző keretünkhöz hívjuk be erre az időre, ahol a pályázó teljesen díjmentes elhelyezésben, élelmezésben részesül és repülő-motoros előképzést kap.

6. A repülő-motoros előképzés alatt elért eredmény alapján a M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága a legalkalmasabb pályázókat tényleges katonai szolgálatra hívhatja be. A tényleges katonai szolgálatra való behívásnál az a pályázó részesül előnyben, aki továbbszolgálatot is vállal.

7. A kötelező tényleges katonai szolgálat tartama *karpaszomány viselésére jogosultaknak* (akik a tájékoztató II. fejezet 1. és 2. pontjában foglaltaknak megfelelnek) *kettő (2) év,*

a karpaszomány viselésére nem jogosultaknak (tájékoztató II. fejezet 3. pontjában foglaltaknak megfelelők *három (3) év.*

A Repülőakadémia kiképzésre jelentkezett és alkalmasnak találtak egyévi tényleges katonai szolgálat után kerülnek a Repülőakadémia első évfolyamára.

8. Műszaki tiszti kiképzésre törekvők, repülőakadémiai kiképzésre nem kerülhetnek.

9. A továbbszolgálat tartama a *karpaszomány viselésére jogosultaknál* 4 év, vagyis *összesen 6 évi össz-szolgálat,*

a karpaszomány viselésére nem jogosultaknál 4 év, melyhez csatlakozva további ötévi továbbszolgálat is vállalható. Ez négyévi továbbszolgálat esetén összesen 7 évi; 9 évi továbbszolgálat esetén összesen 12 évi össz-szolgálatot jelent.

10. Karpaszomány viselésére nem jogosult (VIII. középiskolával nem rendelkező) tényleges katonai szolgálatot teljesítő és továbbszolgálatra is jelentkezett pályázók közül önként jelentkezés esetén a M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága választja ki a légierők hivatásos altiszti karába törekvőket. Ezek az altiszti iskola eredményes elvégzése után a hivatásos altiszti karba kerülhetnek.

11. *Mindazok a karpaszomány viselésére nem jogosult és repülőgépvezetőnek jelentkező pályázók, akik az orvosi vizsgán nem feleltek meg, esetleg haderőnkívüli előképzésen való részvétel után önként jelentkezhetnek tényleges katonai szolgálatra: szerelő, rádiós, fegyvermester, fényképész stb. szakmára is. A továbbszolgálatra jelentkezők a felvételnél előnyben részesülnek. Ezekre vonatkozóan a folyamodónak folyamodványában nyilatkoznia kell.*

Magyar Aero Szövetség
felvételi Bizottsága
Bp., V., Vigadó-utca 2. sz.



Sajtóhiba. Regénypályázatunk eredményének közleményébe, sajnálatos elnézés folytán, hibásan írtuk, hogy Horváth Teréz dícséretet nyert. A dícséretet nem nevezett, hanem Hegyi Teréz úrihölgy munkája nyerte.

K. A., Tatabánya. A cikk írója nem kívánja megnevezni magát. Ha írni akar neki, mi szívesen továbbítjuk hozzá. Nem kell megszólítást írni. Írja pl., hogy igen tisztelt uram, vagy mást. — **Küzdő.** Köszönjük a megértést, a kedves sorokat. Mi nem ijedtünk meg a nehézségektől, mert jelszavunk: a kemény életet választottuk s a nehézségek csak keményebbé tesznek minket. — **B. András, Bp.** Rejtvényei közül egy-két rejtvényt alkalmilag közlünk. — **N. Sándor, Kispest.** A cikket nem közölhetjük. Reméljük. ennél sokkal jobbat is fog írni. — **Malvin 13.** Kérésükkel forduljanak a Magyar Aero Szövetséghez, Budapest, V., Vigadó-utca 2. Ott részletes felvilágosítással szolgálnak. — **E. T., Pécs.** Teljesen igazuk van, de nem ismerik a mellékkörülményeket. Igyekszünk, amennyire az tőlünk telik, kérésüknek helyt adni. Üdv. — **Székely repülő.** Olvassa el »Malvin 13«-nak szóló üzenetünket. Forduljon ugyanoda. — **H. P. Pál, Bp.** A fenti üzenet önnek is szól. — **M. Zoltán, Gyöngyös.** Lapunk legutóbbi számában a pályázatról részletesen írtunk.

Ifjú álom. Haragra semmi okod sincs. Mi sem tanácsolhatunk mást, mint drága jó szüleid, akik a legközelebb vannak hozzád. Ne hidd, hogy rosszat akarunk. Ellenkezőleg. Tanácsot itt nem adhatunk, de ha időd engedi, jöjj fel hozzánk, szívesen elbeszélgetünk a dologról. — **Repülő 26.** Valóban reménytelen, kilátástalan annak az élete, aki nem törekszik, aki mozdulatlanul, ölbetett kézzel várja a jószerencsét. Igyekezni, próbálni kell mindent.

F. Rezső, Bp. Nobel fedezte fel, hogy ha kovasavval szívatja fel a nitroglicerint, olyan robbanóanyagot kap, amely hatásában közel áll még a nitroglicerinhez, de nem olyan veszedelmes. Meggyujtva közönséges lánggal ég, de hirtelen gyujtással robban. Ez a dinamit. Hasonló hozzá.

T. Margit, Szeged. A vízi erők kihasználása csak a legújabb időkben öltött nagyobb arányokat. Az egész földön kb. 6—700 millió lóerőnyi vízi energiára számíthatunk, amiből azonban, sajnos, a legtöbb aránylag Afrikára esik, ahol a legkevésbbé van lehetőség az értékesítésére. Jelenleg alig négy százalékát használják fel a világ vízi erőinek, de ha mindent igába hajtanának, akkor sem fedezné az egész emberiség energiaszükségletének negyedét sem. Igaz, hogy nem kell tartanunk a kiapadásuktól, mert amíg van Nap, addig lesz vízi erő is a földön.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
*
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer, minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fill. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.
*
Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS: KÁRPÁTI ANTAL IGAZGATÓ.